

Ute Streitt / Gerhard A. Stadler / Elisabeth Schiller (Hrsg.)

**DIE LINZER EISENBAHNBRÜCKE
VON DER NEUEN BRÜCKE
ZUR ALTEN DAME**

Verlag Bibliothek der Provinz

IMPRESSUM

Studien zur Kulturgeschichte in Oberösterreich
Folge 35

Ute Streitt, Gerhard A. Stadler, Elisabeth Schiller (Hrsg.)

Die Linzer Eisenbahnbrücke
Von der Neuen Brücke zur Alten Dame

Herausgegeben vom Oberösterreichischen Landesmuseum
Linz 2016
ISBN 978-3-85474-282-1

Medieninhaber:
Land Oberösterreich / Oberösterreichisches Landesmuseum
Museumstraße 14, A-4010 Linz

Wissenschaftliche Direktorin:
Dr. Gerda Ridler
Kaufmännischer Direktor:
Dr. Walter Putschögl

Schriftleitung:
Bernhard Prokisch

Redaktion, Lektorat:
Ute Streitt, Gerhard A. Stadler, Elisabeth Schiller

Graphische Gestaltung:
Alexandra Bruckböck

Titelbild:
Linz, Neue Brücke, 1901. Correspondenzkarte. Lautz & Isenbeck, Darmstadt.
OÖ. Landesmuseum, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 2.

Bild hintere Umschlagseite:
Die Eisenbahnbrücke um 1900. Die Aufnahme dürfte kurz nach Fertigstellung
der Eisenbahnbrücke mit Selbstauslöser gemacht worden sein. Rechts im Bild
Alois Schwarz, links sein älterer Bruder Ignaz Schwarz mit Frau Maria, der
Schwester von Alois' Ehefrau Susanne. © Alois Schwarz

Verlag Bibliothek der Provinz
A-3970 Weitra
www.bibliothekderprovinz.at

ISBN 978-3-99028-595-4

Gesamtherstellung: *Verlag* Bibliothek der Provinz

Redaktionelle Hinweise:
Für die Inhalte der Beiträge sind ausschließlich die Autoren verantwortlich.
Soweit möglich, wurden die Bildrechte eingeholt; Rechteinhaber werden gebeten,
sich an das Oberösterreichische Landesmuseum zu wenden. Nachdruck und
Veröffentlichung im Internet, auch auszugsweise, darf nur mit Erlaubnis des
Medieninhabers erfolgen.
Die maskuline Personenbezeichnung wird geschlechtsneutral verwendet.

INHALTSVERZEICHNIS

- 5 *Gerda Ridler, Bernhard Prokisch: Zum Geleit*
- 7 *Ute Streitt, Gerhard A. Stadler, Elisabeth Schiller: Vorwort der Herausgeber*
- 9 *Ute Streitt: Der Mühlkreis wird an den Weltverkehr angeschlossen.
Die Vorgeschichte zum Bau der Linzer Eisenbahnbrücke*
- 23 *Gerhard A. Stadler: Brückenschlag mit Hindernissen.
Zur Baugeschichte der Eisenbahnbrücke*
- 41 *Helmut Lackner: Die Stahlbrücke in der Stahlstadt.
Konstruktion und Material der Linzer Eisenbahnbrücke*
- 55 *Christian Hajicek: Werkstoffkundliche und schweißtechnische Untersuchungen
an Fragmenten der Linzer Eisenbahnbrücke*
- 63 *Christian Reisinger: Nicht lösbare Verbindungen – unlösbare Probleme?
Nietverbindungen von Stabprofilen und Blechen an Eisenkonstruktionen um 1900*
- 73 *Gerhard A. Stadler: Von der Neuen Brücke zur Alten Dame*
- 101 *Christian Rohr: Die Linzer Eisenbahnbrücke während der Hochwasser seit dem
ausgehenden 19. Jahrhundert*
- 115 *Rolf Höhmann: Die Erhaltung der Linzer Eisenbahnbrücke –
ein denkmalpflegerisches, technisches oder politisches Problem?*
- 131 *Hermann Knoflacher: Eine Zukunft für die Eisenbahnbrücke in Linz?*
- 143 *Wilfried Posch: Die Eisenbahnbrücke zwischen Freunden und Feinden.
Die Stellungnahme des Denkmalbeirates*
- 163 *Andreas Hamedinger: Linz und die Eisenbahnbrücke – eine Beziehungsgeschichte*
- 175 *Elisabeth Schiller: Anrainerprobleme*
- 179 *Ute Streitt: Alte Liebe rostet nicht – Liebesschlösser an der Linzer Eisenbahnbrücke*

- 181 *Michael Sengstschmid*: Chronik der Linzer Eisenbahnbrücke
- 183 *Nachwort von Wilfried Lipp*: Das Unglaubliche tritt ein und wird Realität
- 185 Biographien der Autoren

Beilagen:

Originalplan der Linzer Eisenbahnbrücke vom Juli 1897. © Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, PIAGluVM/Localbahn 10.ad 23594/Stk. 1

Plan der „Eisenbahn- und Strassenbrücke über die Donau in Linz“, Querschnitt, 1898. © Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, PIAGluVM/Localbahn 1.ad 23594/Stk. 7

Plan der Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Donau in Linz, gefertigt von der Reichsbahndirektion Linz 1942. © Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, PIAGluVM/Localbahn 1.ad 23594/Stk. 2a

ZUM GELEIT

Der vorliegende Band der „Studien zur Kulturgeschichte von Oberösterreich“ stellt in der nunmehr fast ein Vierteljahrhundert währenden Geschichte dieser Publikationsreihe ein Novum dar: Erstmals widmet er sich einem Thema, das über die kulturhistorische Themenstellung hinaus auch einen aktuellen kulturpolitischen Aspekt aufweist. Die jahrelang währende Auseinandersetzung um Erhaltung oder Zerstörung eines die Stadt Linz prägenden Denkmals von weit überregionaler Bedeutung hat die Entstehung des vorliegenden Buches begleitet und geformt. Diese Tatsache stellt für ein strikt wissenschaftlich ausgerichtetes und damit der Objektivität verpflichtetes Medium wie die „Studien“ eine Herausforderung dar und bedeutet für Autorinnen und Autoren sowie in besonderem Maß für die beiden Herausgeberinnen und den Herausgeber eine Gratwanderung zwischen wissenschaftlicher Verpflichtung und eigener kultureller Neigung beziehungsweise Überzeugung. Dass der Kreis jener Personen, die sich mit der Linzer Eisenbahnbrücke und ihrem kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Umfeld wissenschaftlich auseinandergesetzt haben, diesem Denkmal nicht gleichgültig gegenüber steht, liegt auf der Hand. Umso mehr bedauern wir es, dass es nicht möglich war, Befürworter des Brückenabrisses zu Wort kommen zu lassen, so sehr sich die Herausgeber auch darum bemüht haben (vgl. Vorwort, S. 8). Wir sind der Überzeugung, dass Ute Streitt, Elisabeth Schiller und Gerhard Stadler die erwähnte Gratwanderung mit viel Umsicht und nach bestem Wissen und Gewissen zurückgelegt haben und mit diesem Band nicht nur einen Beitrag zur Technik- und Kulturgeschichte des späten 19. und 20. Jahrhunderts vorlegen, sondern darüber hinaus auch ein Quellenwerk für die erst in Zukunft zu schreibende Kulturgeschichte des ausgehenden 20. und frühen 21. Jahrhunderts. Dafür und für die aufwändige, sich über mehr als ein Jahrzehnt hinziehende inhaltliche wie organisatorische Arbeit gilt ihnen unser Dank.

In den kommenden Monaten wird die Linzer Eisenbahnbrücke aus dem Stadtbild verschwinden, und es wird etliche Jahre dauern, bis die neue Brücke dem Verkehr übergeben werden kann. Auch die Erinnerung an die alte Brücke wird langsam verblasen, das vorliegende Buch jedoch das Wissen um dieses Baudenkmal in umfassender Art und Weise auch an künftige Generationen weitergeben.

Bernhard Prokisch

Gerda Ridler

VORWORT DER HERAUSGEBER

Am 27. Februar 2016 erfolgte die Sperre der Linzer Eisenbahnbrücke für den gesamten Verkehr. Wenige Tage später verkündete der Lärm einer Asphaltfräsmaschine auf der Brückenfahrbahn den Beginn der Demolierungsarbeiten. Das Datum markiert das Ende eines bedeutenden Denkmals der europäischen Verkehrsgeschichte. Errichtet am Ende des 19. Jahrhunderts als technisches Meisterwerk der Verbindungsbahn zwischen dem Kopfbahnhof der Mühlkreisbahn und dem Schienennetz der Staatsbahnen, als ein Symbol des Triumphs des Eisenbahnzeitalters und der Ingenieurbaukunst, zerstört am Beginn des 21. Jahrhunderts aus wirtschaftlichem Interesse, als ein Akt der Unkultur in einer Stadt, der man vor einigen Jahren den Titel „Kulturhauptstadt Europas“ verlieh. Warum nur?

Den zahllosen Fragen und Argumenten für und wider die Zerstörung des technischen Denkmals, die in den vergangenen Jahren in einer politisch indoktrinierten Atmosphäre in zumeist emotionell geführten Diskussionen behandelt, jedoch niemals sachlich gelöst wurden, versucht der vorliegende Studienband in einer chronologisch geordneten Darstellung von historischen Fakten und aktuellen Ereignissen der 120-jährigen Geschichte der Eisenbahnbrücke nachzugehen. Die Beiträge widmen sich den wirtschaftspolitischen und verkehrstechnischen Entscheidungen im Vorfeld der Errichtung der Brücke, der mehr als drei Jahre beanspruchenden, von Rückschlägen infolge Hochwassers und von Streiks geprägten Baugeschichte, befassen sich sowohl mit den besonderen Eigenschaften des Baumaterials, den erreichten hohen Produktionsstandards der österreichischen Eisen- und Stahlproduktion als auch mit den konstruktiven Details der Brückentragwerke, die von Hunderttausenden Niete zusammengehalten werden. Breiter Raum wird den Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen gegeben, obzwar Schäden erst nach vierzigjährigem Bestand virulent wurden, seither jedoch auf Grund des beständig zunehmenden Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Vervielfachung der Belastung der Brückentragwerke zu periodisch notwendig gewordenen Bauarbeiten führten. Ebenso werden die Geschehnisse auf und an der Brücke rekapituliert, etwa die tragisch endenden Kampfhandlungen im Februar 1934, die Kollision des Raddampfers „Stadt Budapest“ während des Juli-Hochwassers im Jahr 1965, oder die Brückenspringer, die wagemutig von der Eisenbahnbrücke in die Donau köpften, um den „Bauchfleckmeister“ von Linz zu küren. Wesentlich erscheinen auch die für den urbanen Raum reflektierten Verkehrskonzepte und die Chancen für die historische Brücke bei Einbindung in ein zukunftsorientiertes Verkehrssystem. Unter allen kulturgeschichtlichen Aspekten sind vor allem dem Denkmalschutz, den für den Erhalt erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen und schließlich der entgegen den Empfehlungen des Denkmalbeirats getroffenen behörd-

lichen Entscheidung zur Denkmalzerstörung ausführliche Diskussionsbeiträge geschuldet. Bedauerlicherweise konnten die Befürworter der Zerstörung der Brücke nicht als Autoren für den Studienband gewonnen werden. Dem Verfasser der letztlich für den Abbruch der Eisenbahnbrücke entscheidenden Gutachten waren von Seiten seiner Auftraggeber die Hände gebunden, und die am Bundesdenkmalamt mit dem Sachverhalt betrauten Personen sahen sich infolge der antiquierten Pflicht zur Amtverschwiegenheit von jeglicher Stellungnahme befreit.

Der Hoffnungsschimmer, der in den meisten Beiträgen mitschwingt, beruht auf dem Vertrauen in eine konsensbereite Gemeinschaft, die gewillt ist, ideologische Positionen und ökonomische Spekulationen fahren zu lassen, wenn es gilt, außergewöhnliche kulturelle Leistungen zu sichern. Denn eine Gesellschaft, die nicht bereit ist, ihr kulturelles Erbe zu bewahren und zu tradieren, hat keine Zukunft.

Linz, im März 2016

Ute Streitt, Gerhard A. Stadler, Elisabeth Schiller

DAS UNGLAUBLICHE TRITT EIN UND WIRD REALITÄT

NACHWORT VON WILFRIED LIPP

Vor 47 Jahren, am 25. September 1969, wurde die Linzer Wollzeugfabrik in die Luft gesprengt. Es war dies der, wie man hoffte, nie mehr sich wiederholende Höhepunkt einer langen barbarischen Zerstörungswelle gegen die historische Architektur der Landeshauptstadt. Was die Bomben nicht schafften, schaffte das demolierte und demolierende Bewusstsein nach der Weltkriegskatastrophe: Vergangenheitsbewältigung durch Auslöschung im kollektiven Einverständnis der Befreiung von „Altlasten“:

Schloss Hagen am Fuße des Pöstlingbergs, das spätgotische Schiffsmeisterhaus an der Donaulände, eine Reihe von Palais und Bürgerhäusern in der Altstadt, das Cafe Derflinger an der Landstraße mit seiner von Johann Michael Pruner stammenden Barockfassade, die 1962 dem Passage-Kaufhaus zum Opfer fiel. Die Liste ist lang – viel zu lang. Ins Nachbeben der Sprengung der Wollzeugfabrik grollte 1972 noch der Abbruch der von den berühmten Theaterbaumeistern der Monarchie Fellner und Hellmer errichteten historistischen Villa des Unternehmers und Gründers der Bauernberganlagen Ludwig Hatschek und 1973 die Liquidierung der barocken Brauerei an der Donaulände.

Aber dann, dachte man, ist Schluss. Mit der Proklamation des Europarats zum europäischen Denkmalschutzjahr 1975 schien die Wende zu einem neuen positiven Vergangenheitsverständnis eingeleitet. Eine relativ kurze Besinnung – wie wir heute sehen.

Das Unglaubliche tritt ein und wird Realität. Jetzt ist es der als unmittelbar bevorstehend proklamierte Abriss der Eisenbahnbrücke. Seit geraumer Zeit ist zu beobachten, dass die nächtliche Beleuchtung der Brücke, die in dieser festlichen Illuminierung als Symbol der Stahlstadt das kollektive Gedächtnis der Bevölkerung erleuchtete, immer spärlicher wurde. Metaphorisch und real: Die Lichter gehen aus. Die im Dunklen sieht man nicht. Strategien des Vergessens.

Die als frohe Botschaft verkündete Demolierung ist ein barbarischer Akt, eine Kulturschande: bewusst gesetzt, vorsätzlich geplant, unbekümmert, unreflektiert, technokratisch legitimiert mit dem flauen Rückenwind eines fragwürdigen demokratischen Votums, eines Accessoires einer Landtags- und Bürgermeisterwahl als Alibi. Seriöse Volksbefragungen sehen jedenfalls anders aus, die Schweiz setzt hier Standards, zu denen an vorderster Stelle die politisch verantwortete umfassende Aufklärung der Bevölkerung zählt. Eine ernsthafte Aufklärung im Falle der Eisenbahnbrücke hätte die Transparenz der herausragenden Bedeutung des Bauwerks gleichermaßen betroffen wie die technischen und ökonomischen Daten der Reparaturfähigkeit. Diese war – auch bei aller Gutachtensakrobatik der den Intentionen der Stadt Linz und der *Österreichischen Bundesbahnen* folgenden Diagnosen – nicht in Abrede zu stellen.

Über Belange der Kultur – so nebenbei – plebiszitär entscheiden zu lassen, ist ohnedies eine politische Bankrotterklärung, die jeden Anspruch auf kulturelle Werte-Orientierung aufgibt. Der Fall der Eisenbahnbrücke macht einmal mehr die Fragwürdigkeit und Verlogenheit der Rede von der europäischen Wertegemeinschaft bewusst. Scheinbar zählt die Zerstörung von Kulturgut aus technischen und wirtschaftlichen Gründen durchaus zum gesellschaftlichen Werteprofil. Das tiefergründig Verdächtige dabei ist, dass die barbarischen Akte selbst zu positiven Impulsen im Sinne der Modernisierung, der Wohlfahrt, des Nutzens, der Entlastung und des ästhetisch Zeitgemäßen uminterpretiert werden.

Darin liegt die Perfidie der Argumentation. Baukulturelles Erbe wird dann geschmäckerlich und moralisierend als „Schandfleck“, ökonomisch als „nutz-“ und „wertlos“, sozial als „unzumutbar“ oder als „Liebhaberei“ und „nicht leistbar“, politisch als „verzichtbar“ desavouiert. „Endlich“ ist es – gegen den Widerstand der „Verhinderer“, der „ewig Gestrigen“, der „arroganten Kulturexpertenelite“ etc. etc. – gelungen, das Projekt XY „durchzubringen“. Die an substanziellem Erbe erfahrbare Kultur, also die der historischen, künstlerischen und kulturellen, der sozial-, wirtschafts- und technikgeschichtlichen Zeugnisse der Vergangenheit, liegt darnieder, niedergerungen von sogenannten „höher gelagerten“ öffentlichen und politischen Interessen.

Wohin dreht sich diese Spirale? Was kommt als nächstes? Der Linzer Mariendom? Das Landhaus? Das Stadtmuseum Nordico?

Gewiss nicht. Noch nicht. Aber eine oder zwei Etagen darunter ist der Wille zur Demolierung mächtig und völlig gewissenlos am Werk. Was die Ansichtsseite der Stadt betrifft, so wird Linz ja seit geraumer Zeit – frei nach Karl Kraus – zur Allerweltstadt demoliert. Das Projekt der – welch ein Zynismus – Bruckner-Tower (!) genannten 96 Meter hohen Zwillingstürme in Urfahr macht diesen Identitätswandel beklemmend deutlich.

Derzeit laufen Gespräche über eine mögliche neuerliche Bewerbung der Stadt Linz für die Europäische Kulturhauptstadt 2024. Angesichts der aktuellen kulturellen Entwicklung müsste man das Ansinnen als blanken Hohn empfinden, aber vielleicht liegt Linz ja durchaus als Trendsetter im Zug des Zeitgeists, der die Unkultur zur Leitkultur verwandelt.

Im Abbruchbewilligungsbescheid des Bundesdenkmalamtes vom 2. September 2013 wurde – paradox – im Übrigen festgestellt, dass „die denkmalpflegerische Bedeutung der Linzer Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau ... außer Frage (steht)“. Die im Jahre 2000 mit dem Kulturentwicklungsplan für Linz beschlossene „Kulturverträglichkeitsprüfung“ für alle größeren kommunalen Bauvorhaben kam nicht zur Anwendung. Das amtliche Unkulturbekenntnis der Demolierung der Eisenbahnbrücke, dieses „liegenden Eiffelturms“ von Linz, steht also noch aus – oder scheut man am Ende gar davor zurück?

Am 2. September 2016 läuft die Frist zur Einlösung der vom Bundesdenkmalamt fahrlässig formalistisch korrekt erteilten Abbruchbewilligung der Eisenbahnbrücke ab. Daher die Eile. Die Umkehrschleife wird jeden Tag enger, aber – noch – gibt es sie.

Dieser Offene Brief wurde auch in den Oberösterreichischen Nachrichten vom 20. Februar 2016 in der Kulturbeilage veröffentlicht.

BIOGRAPHIEN DER AUTOREN

Christian Hajicek, Doz. Ing. Dipl.-Wirtsch.-Ing. EUR ING EWE IWE; Ausbildung: HTBL in Linz / Abt. Maschinenbau, Lehrgang für Schweißtechnologien und Schweißfachingenieure "European Welding Engineer (EWE)", Studium Wirtschaftsingenieurwesen Technische Chemie und Maschinenbau an der Johannes-Kepler-Universität Linz, der Technischen Universität Graz und der University of Cooperative Education, Bautzen. 2007: Berufung zum Dozenten an der University of Cooperative Education, Bautzen. Aktuelle Position und Tätigkeiten: selbstständiger Unternehmer (Werkstofflabor – Metallographie), diverse Dozenten- und Lektorentätigkeiten (u. a. am WIFI Linz, an der University of Cooperative Education, Bautzen, der Technischen Universität Wien), Anwendungstechniker; Lehr- und Forschungsschwerpunkte: Metallographie, Werkstoffkunde, Fertigungstechnik, Aloys von Widmannstätten, Technische Widmannstättengefüge, Didaktik von Metallographie und Werkstofftechnik.

Andreas Hamedinger, Mag. iur.; Besuch der Tourismusfachschule Bad Ischl, Abschluss mit Matura; nach dem Grundwehrdienst beruflicher Aufenthalt in der Schweiz. Studium der Rechtswissenschaften an der Johannes-Kepler-Universität Linz. Gerichtsjahr am Bezirks- bzw. Landesgericht Linz. Nach Tätigkeiten im Versicherungswesen und Gastgewerbe Beginn als Journalist bei der Gastronomiezeitschrift „Prost“. Danach Oberösterreichische Rundschau, Bezirksrundschau und Tips. Sonstige freie journalistische Tätigkeiten: u. a. für Weekend, Genuss-Magazin, Business-Magazin.

Rolf Höhmann, Diplom Architektur und Städtebau; seit 1989 Büro für Industrie-archäologie zur Untersuchung, Dokumentation und Bewertung von Technischen Denkmalen, Beratung zum denkmalgerechten Umgang. Mitarbeit an Welterbe- und Tentativlistenanträgen im Bereich der Industrie und Technik; Mitglied bei TICCH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage; Sprecher der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege bei ICOMOS Deutschland und Monitor für das Welterbe Zollverein.

Hermann Knoflacher, emeritierter Professor für Verkehrsplanung und -technik an der TU Wien, Planungspraxis mit Umsetzung seit 1963 im In- und Ausland; Forschungsbereiche: Verhalten von Menschen und Systemen, Schaffung wissenschaftlicher Grundlagen für Verkehr und Städtebau, Wirkungen von technischen Veränderungen auf neue und bestehende Wechselbeziehungen; über 500 wissenschaftliche Veröffentlichungen und zahlreiche Bücher, u. a. „Virus Auto“, „Zurück zur Mobilität“, „Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem“.

Helmut Lackner, Dr.; Studium der Geschichte und Kunstgeschichte an der Karl-Franzens-Universität Graz (1976–1981), 1984–1991 wiss. Mitarbeiter am Ludwig-Boltzmann-Institut für Stadtgeschichtsforschung in Linz, seit 1. Oktober 1991 am Technischen Museum Wien, seit 2000 stellv. Direktor; zahlreiche Ausstellungen und Publikationen zur Architektur-, Industrie- und Technikgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, z. B.: 100 Jahre Technisches Museum Wien. Wien 2009 (Hrsg. gemeinsam mit Katharina Jesswein und Gabriele Zuna-Kratky).

Wilfried Lipp, Univ.-Prof., Dr. phil., Studium der Architektur, Kunstgeschichte und Volkskunde. Lehrtätigkeit an der Universität Salzburg, der Kunstuniversität Linz und an der Katholisch-Theologischen Privatuniversität in Linz. Von 1992 bis 2010 Landeskonservator für Oberösterreich. Seit 2002 Präsident von ICOMOS Österreich. Forschungsschwerpunkte: Denkmaltheorie, Denkmalforschung, Aktualisierung tradierter Denkmalwerte. Veröffentlichungen u. a.: „Kultur des Bewahrens: Schrägansichten zur Denkmalpflege“ (Wien 2008), sowie „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit: Zum 40. Jubiläum des Europäischen Denkmalschutzjahres, 1975–2015“ (Hrsg. zus. mit M. Falser, Berlin 2015).

Wilfried Posch, O. Univ.-Prof. Dr. techn. habil., bis 2008 Leiter der Lehrkanzel für Städtebau, Raumplanung und Wohnungswesen sowie Stadtbaugeschichte an der Universität für Gestaltung in Linz, Rektor-Stellvertreter 1996–2000, Architekt, Gutachter, Publizist, Vizepräsident des Österr. Nationalkomitees ICOMOS, korresp. Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, über 100 Veröffentlichungen über Städtebau und Umweltgestaltung, Roland-Rainer-Preis 1971, Ludwig-Jedlicka-Gedächtnis-Preis 1984.

Christian Reisinger, Metallrestaurator und Schmiedemeister, Sachverständiger für historische Metallarbeiten; Geschäftsführer der Metallwerkstatt C. Reisinger, spezialisiert auf Restaurierung großer Metallobjekte vom Denkmal bis zum technischen Kulturgut, Niettechnik; Geschäftsführer der MCR Management GmbH Fachberatung im Bereich historischer Stahlbau und Metallrestaurierung, Erstellung von Restaurierungskonzepten, restauratorische Projektbegleitung; Forschungsprojekt zum Thema historischer Stahlbau gemeinsam mit TU-Wien; Mitglied der Gesellschaft für Bautechnikgeschichte.

Christian Rohr, Dr., seit 2010 Ordentlicher Professor für Umwelt- und Klimageschichte am Historischen Institut der Universität Bern. Der gebürtige Oberösterreicher studierte Geschichte und Latein an der Universität Wien und war danach seit 1997 als Assistent am Fachbereich Geschichte der Universität Salzburg tätig, wo er sich 2007 habilitierte. Er arbeitet vornehmlich zur Wahrnehmung, Deutung, Bewältigung und Erinnerung von Überschwemmungen und anderen extremen Naturereignissen.

Elisabeth Schiller, Dr. phil, Historikerin; Lehramtsstudium Germanistik/Geschichte in Wien und Salzburg, Doktoratsstudium in Salzburg (Prof. Heinz Dopsch), freiberufliche Autorentätigkeit beim ORF (diverse historische Themen) und für die Zeitschrift „G – Geschichte“ seit 1990; Lektorentätigkeit, u. a. für die Studienbände des Ober-

österreichischen Landesmuseums „Schande, Folter, Hinrichtung“, „Ist die Welt rund um die Uhr geöffnet?“ und „Technikland Oberösterreich“.

Michael Sengtschmid, Student an der Johannes-Kepler-Universität Linz, studiert Kulturwissenschaften mit den Schwerpunkten Geschichte und Management, seit 2016 freier Mitarbeiter des Oberösterreichischen Landesmuseums in der Abteilung Technikgeschichte und Wehrkunde

Gerhard A. Stadler studierte Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Ethnologie und Philosophie an der Universität Wien. 1986 bis 2001 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Johannes-Kepler-Universität Linz, seit 1990 an der Technischen Universität Wien, ab 2001 als außerordentlicher Universitätsprofessor an der Abteilung Denkmalpflege und Bauen im Bestand am Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege tätig. Forschungsschwerpunkte: Denkmalpflege und Industriekultur, historische Umweltforschung.

Ute Streitt, Mag. phil, Historikerin, Studium der Geschichte an der Universität Salzburg und der Fächerkombination Alte Geschichte und Numismatik an der Universität Wien, ab 1992 freie Mitarbeiterin im Oberösterreichischen Landesmuseum (Kulturvermittlung, Revision, Inventarisierung und Katalogisierung der Historischen Waffensammlung, Koordination der Übersiedlung der kulturhistorischen Sammlungen), seit 2004 Leiterin der Abteilung Technikgeschichte und Wehrkunde am Oberösterreichischen Landesmuseum, seit 2008 Dissertationsstudium.

