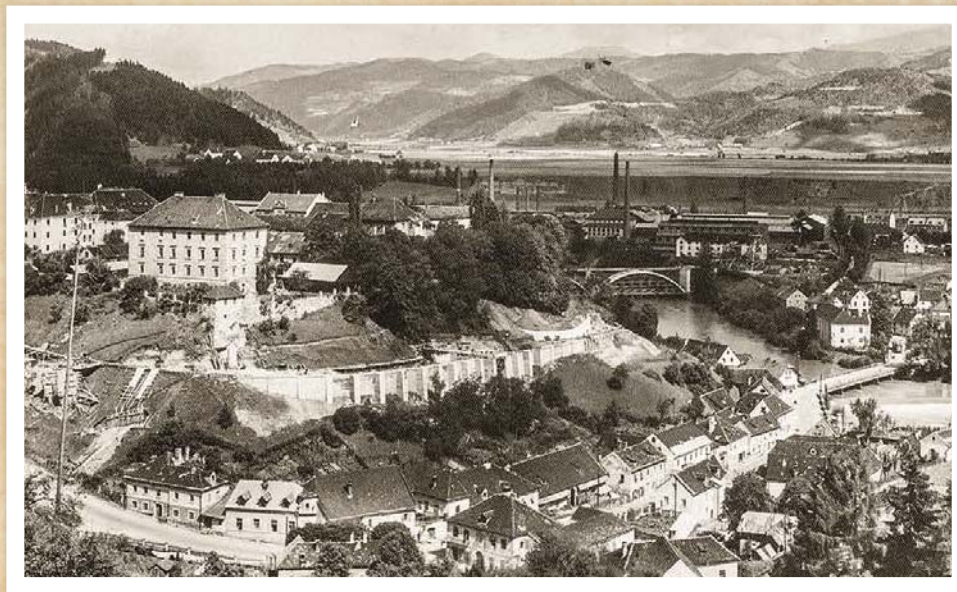


Gastkommentar von Michael Georg Schiestl, Stadtmuseum Judenburg

# Ein Glanzstück der Straßenbaukunst

## Die neue Stadtauffahrt 1931-1932.



Luftaufnahme aus Blickrichtung Osten auf die im Bau befindliche Verbindungsstraße.

Es war eine technisch-architektonische Meisterleistung, als die Ende des Jahres 1931 auf dem alten Burgberg entlang der Altan errichtete neue Stadtauffahrt dem Verkehr übergeben wurde. Sie brachte eine spürbare Entlastung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Mit beeindruckenden Substruktions- und Stützmauern hatte die von der Murbrücke bis zur Einmündung der Liechtensteingasse reichende Straße auch nachhaltige Auswirkungen auf das Stadtbild Judenburgs. Obwohl der Bau einen massiven Eingriff in die Landschaft bedeutete, fügte er sich dennoch sorgfältig in das Gesamtbild der Stadt ein. Anlässlich der Sanierung und teilweisen Neuerrichtung der Straße am Landtorberg möchten die folgenden Zeilen die Geschichte dieses bedeutenden Baudenkmals in Erinnerung rufen. Jahrhunderte lang überquerte die so genannte Italien- oder Venedigerstraße bei der Magdalenenkirche in Judenburg die Mur. Die alte Handelsstraße verlief das Murtal aufwärts entlang der Murterrasse, bog bei Gabelhofen nach Süden und führte östlich

des Gusstahlwerkes und entlang der heutigen Sensenwerkergasse zum Talboden an der Mur, wo sie auf der im Jahr 1885 neu errichteten vierjochigen Holzbrücke (Tragfähigkeit 6 Tonnen) die Mur übersetzte. Am rechten Murofer führte die Straße zunächst an der Talsohle den Purbach (heute Murgasse) entlang und stieg dann an der Südlehne den steilen Landtorberg in die Stadt herauf. Zu Beginn der 20er Jahre war der Zustand der alten Murbrücke äußerst bedenklich und genügte den Anforderungen des wachsenden Verkehrs nicht mehr. Hauptproblem war die Straßenführung über den steilen Landtorberg. Die Steigung betrug auf 400 m etwa 11%, kurzzeitig sogar 14,6 %. Daher beantragte die Baubezirksleitung Judenburg bereits im Jahr 1925 bei der Landesregierung den Neubau samt Umlegung der Stadtauffahrt. Eine Variante sah vor, die Straße von der Murbrücke parallel zur Paradeisgasse entlang des Nordabhanges der Stadterrasse heraufzuführen und im Bereich des heutigen Dr.-Th.-Körner-Platzes in die Hauptstraße einzubinden. Verwirklicht wurde

die zweite Variante, diese führte die Straße entlang des Ost- und Südabhanges auf das Plateau der Stadterrasse. Eine Vorsprache im Bundesministerium für Handel und Verkehr Ende Juli 1928, bei der auf die Dringlichkeit des Neubaus von Straße und Brücke hingewiesen wurde, blieb vorerst erfolglos. Die Vertreter der Stadtgemeinde erhielten die Auskunft, dass mit Rücksicht auf die geringen im Baubudget 1929 zur Verfügung gestellten Geldmittel eine Finanzierung im Jahr 1929 unmöglich sei. Nach einer Auskunft des Referenten für Brückenbau im Steiermärkischen Landesbauamt bestehe jedoch die Absicht, den gesamten Geldbetrag in den Jahren 1930 u. 1931 zur Verfügung zu stellen und in diesen beiden Jahren den Bau auszuführen.

Noch im September 1928 wies der Baubezirksleiter darauf hin, dass für den Bestand der alten Murbrücke bei der Magdalenenkirche allenfalls zwei, höchstens noch drei Jahre die Verantwortung übernommen werden könnte. Im Oktober 1928 wurde daher u. a. verfügt, dass »Kraftwagen und Lastkraftwagen die Brücke nur mehr im Schritttempo befahren« dürfen.

Im September 1929 wurden erste geologische Untersuchungen des Geländes durchgeführt. Ein Jahr später kam es zur Begehung der Trasse und zu Verhandlungen mit den Grundbesitzern.

Angesichts der dramatischen wirtschaftlichen Situation und der hohen Arbeitslosigkeit wurde Wert darauf gelegt, dass nicht nur lokale Gewerbebetriebe bei der Lieferung von Materialien und der Vergabe von Arbeiten bevorzugt, sondern auch so genannte ausgesteuerte Arbeiter oder Bezieher von Notstandshilfe beschäftigt wurden. Die Gemeinde zählte zu dieser Zeit mehr als 700 Arbeitslose. Die Baufirmen

beschäftigten jedoch außer ihren Stammarbeitern und einigen wenigen Hilfskräften keine weiteren Personen.

Nach der Finanzierungszusage und Ablöse der benötigten Grundstücke konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Pläne für die neue Murbrücke und die Stadtauffahrt wurden von Regierungs-Oberbaurat Ing. Dr. Josef Krebitz erstellt und ausgearbeitet. Josef Krebitz hatte bereits die Talbrücke über den Purbachgraben mitberücksichtigt, die allerdings erst in den Jahren 1938/39 errichtet wurde. Die Vergabe der Arbeiten erfolgte in zwei Baulosen, deren erstes von der Abzweigung der neuen Straße bis zur Kreuzung mit der Langganggasse und deren zweites von hier bis zur Einmündung der Liechtensteingasse in die Wickenburgstraße in der Nähe des Hauptplatzes reichte. Das erste Bauilos wies eine Länge von 480 m auf. Es enthielt die Zufahrt zur neuen Murbrücke, die Brücke selbst sowie am rechten Murufer eine Futtermauer von 23,5 m Länge. Das zweite Bauilos wies eine Gesamtlänge von 622 m auf und umfasste links der Straße zehn Stützmauern mit einer Gesamtlänge von 470 m, die Martinibrücke und rechts der Straße einen Stiegenabgang bei der Langganggasse sowie vier Futtermauern mit einer Gesamtlänge von 284 m.

**DIE NEUE BRÜCKE**

Anfang Dezember 1930 wurde an die Baufirma Brüder Redlich &

Berger das erste Bauilos vergeben. Unterbau und Bogentragwerke sollten bis Anfang September 1931, sämtliche Arbeiten bis Anfang Juni 1932 fertig sein. Am linken Murufer wurde eine Betonbereitungsanlage und ein in der Brückenachse ausgerichteter Kabelkran mit einer Spannweite von 240 m installiert. Ende Februar 1931 wurde der Kabelkran in Betrieb genommen, danach wurden die Grundbaukörper der Brücke ausgehoben sowie die Widerlager und Pfeiler betoniert. Mitte 1931 waren der Unterbau und die Lehrgerüste für die Brückenbogen fertig. Ende Juli 1932 waren die Bogen wieder ausgerüstet und Ende September der Aufbau der Fahrbahn-Konstruktion beendet.

Das Tragwerk bestand aus drei eingespannten Betonbögen von 50, 51,4 und 50 m Stützweite und einer Pfeilerhöhe von 11,7 bzw. 11,3 m. Am linken Murufer schlossen sich eine, am rechten Ufer drei Seitenöffnungen von je 8 m an, die mit frei aufliegenden Eisenbetonplatten überspannt waren. Die Fahrbahnbreite betrug 6 m, die beidseitigen Gehwege je 1,5 m. Die Materialien der Eisenbetonkonstruktion für die Hauptbrücke, die Martinibrücke und für die Gehwegkonstruktion stammten aus dem Werk Donawitz der Österr. Alpine-Montangesellschaft.

Im Juli 1932 war die Brücke in ihren wesentlichen Teilen fertig gestellt, die Belastungsprobe der Brücke fand am 17. und 18. November 1931 statt.

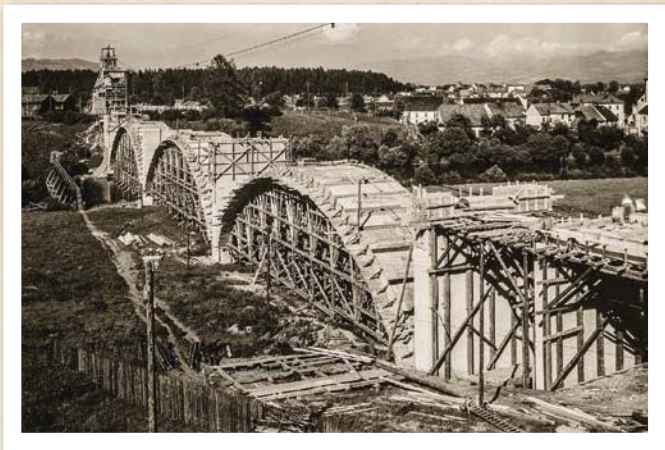
**DIE NEUE STADT-AUFFAHRT**

Die Vergabe des zweiten Bauilos (Neubau der Stadtauffahrt), erfolgte im März 1931. Für die gleichmäßige Steigung von 4,75 % heraufführende Stadtauffahrt musste das Haus Langganggasse 8 abgerissen werden. Mit den Arbeiten wurden die AG Bau-firma Leo Arnoldi in Wien und Ing. Nachbauer & Co in Graz beauftragt. Die Arbeiten für die Straßendecke wurden an die Österr. Straßenbau-AG Stuaug, Zweigniederlassung Graz, übertragen und bis Ende September 1931 fertig gestellt.

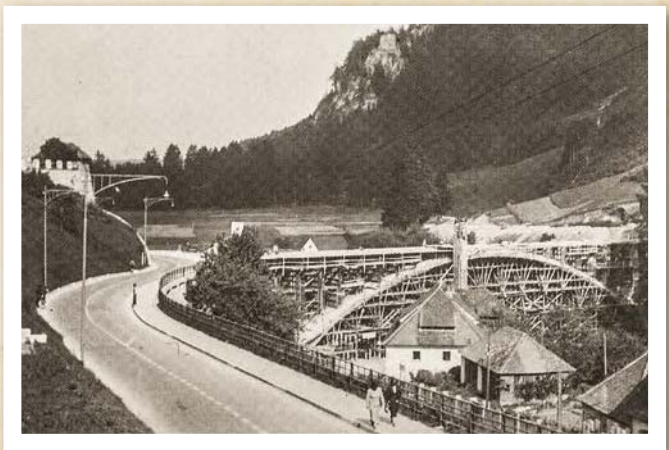
Murbrücke und Stadtauffahrt wurden am 22. Dezember 1931 vorläufig dem öffentlichen Verkehr übergeben. Nach der Asphaltierung der Straßen-fahrbahn und Fertigstellung der Gehwege wurden sowohl die Murbrücke als auch die neue Stadtauffahrt am 31. Juli 1932 offiziell eröffnet. Die Eröffnungsfeier wurde aufgrund der Arbeitslosigkeit bewusst schlicht gehalten. Statt der traditionellen Gleichenfeier spendeten die beteiligten Firmen für die Winterhilfe. Anlässlich der Eröffnung des neuen Bauwerkes wurde Josef Krebitz zum Ehrenbürger der Stadt Judenburg ernannt.

**i STADTMUSEUM JUDENBURG**

Kaserngasse 27, 8750 Judenburg  
 Tel.: 03572/85053, E-Mail: museum@ainet.at  
 Öffnungszeiten: Di-Fr: 9-14 Uhr, Sa: 10-17 Uhr,  
 Sonn- und feiertags geschlossen



Anfang Dezember 1930 war Baustart für die Murbrücke. Ein Wunderwerk der Baukunst. Hier die Bögen vor Betonierung der Schwind-Fugen.



Schon beim ursprünglichen Bau wurde die »Landtorbrücke« bzw. »Talbrücke« in einem zweiten Bauabschnitt errichtet und 1939 eröffnet.