

Die elektrische Bahn
Ebelsberg - St. Florian – Steyr
Mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Steyr

Von Konservator Rudolf Pichler

Sonderabdruck aus den Mitteilungen der
k. k. Zentral-Kommission für
Kunst- und Historische Denkmale, Band IX, Nr. 7

1910

Steyr nimmt unter den österreichischen Städten, sowohl was historische Vergangenheit, als auch was Schönheit der Stadt und Umgebung betrifft, einen vornehmen Rang ein. Begünstigt durch die malerische Lage an der Vereinigung der beiden Flüsse Enns und Steyr, umsäumt von einer ununterbrochenen, dicht bewaldeten Bergeskette, bietet die Stadt mit dem imposanten Schlosse und der hoch emporragenden Pfarrkirche einen Anblick, würdig eines Vergleiches mit den Perlen deutscher Provinzstädte: etwa Salzburg oder Passau. (Stadtansicht Fig. 1, Aufnahme vor dem Jahre 1876 mit den alten Holzbrücken und der dem Brande zum Opfer gefallenem barocken Turmhaube der Stadtpfarrkirche.)

Johann Hübner nennt in seinem Werk „Reales Staats- Zeitungs- und Conversations-Lexikon“ (Leipzig anno 1711) Steyr eine „kleine wohlgebaute Stadt und Schloß in Ober-Oesterreich, ... Sie treibet einen starcken Eisen-Handel, und liegt 4 Meilen von Lintz“. Diese schon frühzeitig im Mittelalter sich entwickelnde Eisenindustrie, deren Ruhm durch Josef Werndl († 1889) ihren Höhepunkt erreichte, war auch Hauptursache des Wohlstandes der Stadt, der sich durch eine Reihe kirchlicher und profaner Bauten innerhalb des die Stadt einst umschließenden Wehrgürtels zu allen Jahrhunderten nach außen hin glänzend manifestierte.

Wenn auch von der alten Stadtbefestigung dem demolierungslustigen XIX. Jh. bereits vieles zum Opfer gefallen ist und die einstigen turmbewehrten Holzbrücken über die zuweilen reißenden und mächtigen Gebirgswässer beider Flüsse Brücken moderner Konstruktion und solider Bauart weichen mussten (Stadtansichten Fig. 2 und 3 im Vergleiche zu Fig. 1), so bietet doch Steyr auch heute noch einen köstlichen Schatz an abwechslungsreichen Stadtbildern, vor allem an seinem herrlichen, geräumigen Stadtplatz (Fig. 4, 5 und 6).

Ohne auf die Einzelheiten der Architektur der Stadt, weil außerhalb des eigentlichen Zweckes dieser Zeilen liegend, eingehen zu können, sei hier nur die Hervorhebung einiger der in dieser Hinsicht markantesten Gebäude gestattet, deren Bestand den Ruhm Steyrs als

hochinteressante, altertümliche Stadt vollauf rechtfertigt.

An mittelalterlichen Bauwerken sind die gotische Pfarrkirche mit der gerade in Restaurierung begriffenen St. Margaretenkapelle (Fig. 8), die zu Utilitätszwecken umgebaute Spitalskirche in Steyrdorf (Fig. 6 links, Fig. 17 und 18 Mitte), dann das ehemalige Gasthaus zum goldenen Löwen am Stadtplatze Nr. 32 (Fig. 5), endlich das Apothekershaus in Steyrdorf (Kirchengasse Nr. 16) mit hervorragend interessantem Hof (Fig. 9) — letztere Häuser als vorzügliche, typische Profanbauten der spätmittelalterlichen Epoche hervorzuheben.

Die Renaissance hat uns die Befestigungsanlage des Neutores (Fig. 8) mit dem in letzter Zeit vielgenannten, nach harten Kämpfen der drohenden Demolierung entrissenen Innerbergerstadel (Fig. 7) zurückgelassen. Auch das 1613 erbaute Schnallentor (Fig. 10) im Norden der Stadt muss dieser kraftvollen Epoche noch zugezählt werden. Die sehr malerisch wirkenden Arkadenhöfe einiger Patrizierhäuser stammen gleichfalls aus dieser Zeit (Fig. 12, Hof des Hauses Stadtplatz Nr. 9).

Der in üppiger Entfaltung auftretende Barockstil ist durch die Dominikanerkirche (Fig. 4) und die Vorstadtpfarrkirche St. Michael (Fig. 3 rechts und Fig. 6 Mitte), — beide Kirchen doppeltürmig, das fürstlich Lambergsche Schloss (Fig. 1 und Fig. 11 rechts), welches wiederholten Umbauten dieses uralten Herrensitzes seine barocke Gewandung verdankt, durch das zierliche Rathaus am Stadtplatz (Fig. 4 Mitte) und eine Reihe von mit Stukko-Fassaden verzierten bürgerlichen Häusern (Fig. 5 rechts) reichlich vertreten.

Bald nachdem vor einigen Jahrzehnten Steyr eine Hauptstation der Kronprinz-Rudolfs-Bahn geworden, begann die alte Vorstadt Ennsdorf sich bis zum Bahnhof auszudehnen; es bildete sich auch hier wie anderwärts durch die entstandenen Neubauten eine Bahnhofstraße, deren Öde und Ausdruckslosigkeit — im Gegensatze zum stimmungsvollen Zauber der alten Stadt — in unserem Falle jedoch durch die Kürze ihrer Anlage wohlthuend gemildert wird. Im Übrigen blieb die Stadt durch den Bau der Eisenbahn völlig unberührt.

Nun soll zufolge der projektierten Fortsetzung der bereits

bestehenden Kleinbahn Linz—Ebelsberg über St. Florian bis zum Bahnhof Steyr die Stadt selbst durch die elektrische Trambahn durchquert werden — ein Umstand, der begreiflicherweise besonders geeignet ist, das Augenmerk der zur Wahrung des Heimatschutzes und der Denkmalpflege berufenen Faktoren auf den Gegenstand zu lenken.

Da die Bahn von der Nordseite (Richtung St. Florian) kommend die Gemarkungen der Stadt erreichen wird, ist ein großer Teil der Bürger des jenseits der Steyr gelegenen Stadtteiles (Vorstadt Steyrdorf) bestrebt, geschäftliche Vorteile, erhoffend, die Bahntrasse in die belebtesten Gassen dieser Vorstadt zu ziehen, welchem Umstände von Seite der Projektanten durch die Ausarbeitung eines diesen Wünschen entsprechenden Vorprojektes Rechnung getragen wurde.

Nennen wir dieses Projekt zum Unterschied von anderen Trassierungsmöglichkeiten

Variante I

Diese Linie gelangt beim Vorort Wieserfeld in das Stadtgebiet von Steyr, führt durch die Sierningerstraße und Kirchengasse in starkem Gefälle bis zur Vorstadtpfarrkirche St. Michael abwärts, dann über die beiden Brücken der Steyr und der Enns gegen den Bahnhof. Für die engen, krummen Gassen, welche bisher nur schwere, langsame Lastwägen oder mit mäßig trabenden Gäulen bespannte ländliche Fuhrwerke zu sehen gewohnt waren, wahrhaftig eine starke Zumutung. Schnell bewegliche, geräumige Motorwägen, eingezwängt ins mittelalterliche Stadtbild in einer durch erkerartige Vorkragungen verengten und durch schlanke Häuser mit steilen Dächern umsäumten Gasse ein zwar ungewohnter Anblick, um dessentwillen man sich jedoch kaum veranlasst fühlen würde, Stellung zu nehmen, wenn es dabei sein Bewenden hätte. Aber im vorliegenden Falle handelt es sich nicht um die bloße Führung eines elektrischen Bahnbetriebes mit allen seinen das Stadtbild immerhin beeinträchtigenden Nebenumständen durch einen, nicht nur zufolge seines altertümlichen Charakters, sondern auch seiner ganzen

baulichen Anlage und Terrainbeschaffenheit nach sich minder hierzu eignenden Stadtteil, sondern, da die vorhandene Straßenbreite nicht durchweg ausreiche um Niederlegung einer ganzen Häuserzeile (Kirchengasse Nr. 1, 3, 5 und 7 mit den rückwärtigen Fronten gegen die Badgasse). Diese Massendemolierung würde dem Stadtbild eine empfindliche Lücke für alle Zeiten beibringen. Diesbezüglich sei mir gestattet, auf ein Beispiel aus einer anderen, in kunsthistorischer Hinsicht nahezu ebenbürtigen Stadt hinzuweisen (Fig. 13), an welchem die Folgen der Demolierung einer zwischen zwei Gassen eingekeilten Häusergruppe in drastischer Weise ersichtlich ist. Außer dem Verschwinden prägnanter Stadtbilder hätte diese Demolierung auch die Vernichtung einzelner für die bürgerliche Baukunst des XVI. Jhs. überaus charakteristischer Häuser (Fig. 14 bis 18), deren Vorhandensein bereits auf dem Stadtplan vom Jahre 1584 nachweisbar ist, zur Folge.

Wer könnte diese hohen, auf Konglomeratfelsen äußerst male- risch und solid erbauten, dem Zahn der Zeit trotzensen Häuser mit ihren Loggien und Erkern auf kräftigen Steinkonsolen (Fig. 16 bis 18) reizlos und für die Demolierung reif erklären? Heute in einem Zeitalter, wo man nationaler Eigenart, welche auch an den Bauten unserer Vorfahren vortrefflich zum Ausdrucke kommt, den berechtigten Platz einzuräumen bemüht ist, heute wo fast alle benachbarten Kulturstaaten die Gesetzgebung bereits auf dieses Gebiet ausgedehnt haben!

An zwei dieser Häuser schließen sich in der Badgasse Torbauten an (Fig. 16) zur Verteidigung der schmalen Gasse gegen das Eindringen äußerer Feinde. Bei dem einen dieser Tore lässt sich die Anlage eines Fallgitters und der Rollen für eine Zugbrücke noch deutlich erkennen. Im engen Zusammenhange mit diesen Häusern würden auch diese Anklänge an die einstige Stadtbefestigung fallen, nachdem in der zweiten Hälfte des abgelaufenen Jahrhunderts so manches interessante Bauwerk in den meisten Fällen als nur vermeintliches Verkehrshindernis der damals besonders grassierenden Städte-Modernisierungssucht zum Opfer fiel — freilich ohne zu bedenken, dass man dadurch auch die materiellen Interessen der Stadt tief geschädigt hat, indem man Dinge aus

dem Wege räumte, welche ihrer Originalität, ihres hohen historischen Interesses wegen eine Hauptattraktion für Fremde gebildet hätten.

Warum pilgern jährlich Tausende nach Nürnberg, Rothenburg ob der Tauber und noch kleineren deutschen Städten? Um Herz und Auge zu ergötzen an dem, was unsere Altvordern mit Liebe und tief eingewurzelter, künstlerischem Formensinn geschaffen und späte Geschlechter in weiser Erkenntnis des Wertes des Altererbtens sorgfältig behütet haben. Mögen daher maßgebende Kreise sich nicht der Einsicht verschließen, dass ein Projekt, welches den alten Bestand der Stadt völlig unberührt lässt, vom Standpunkte der Gesamtheit entschieden vorzuziehen wäre.

Bedenken verschiedener Art gegen die oberwähnte Trassierung veranlassten das Aktionskomitee, ein Alternativprojekt in Erwägung zu ziehen:

Variante II

Diese Linie hat ihren Ausgangspunkt von Kegelpriel, führt über die sogenannte bucklige Wiese durch die Waffenfabrikinsel, sodann mittels einer neuen Brücke zum rechten Ufer der Steyr und längs der Nordseite des Lambergischen Schlosses über die Ennsbrücke zum Bahnhofe.

In anerkennenswerter Weise geht diese Trassierung Demolierungen an dem alten Bestande aus dem Wege, ist daher der Variante I entschieden vorzuziehen. Doch wäre vom Standpunkte des Heimatschutzes bei dieser Variante die durch Abholzung eintretende Verödung der mit mächtigen alten Baumbeständen auf felsigem Untergrunde bewachsenen Schlossleiten (Fig. 11) außerordentlich zu beklagen. Auch in technisch ökonomischer Beziehung dürfte diese Variante zufolge teilweiser Führung der Trasse durch Rutschterrain sowie Inundationsgebiet und der kostspieligen Anlage einer neuen Brücke nicht vollauf befriedigen.

Eine dritte Möglichkeit der Lösung dieser Frage wäre die Trassierung durch die Vorstadt Ort.

Variante III

Aus dem Gebiete der Gemeinde Gleink kommend, würde diese Linie die im Norden von Steyr gelegene Artilleriekaserne berühren und dann in für die Steigungsverhältnisse vorteilhaft weitem Bogen die Posthofstraße und die Schlüsselhofgasse erreichend, diese abwärts bis zur Pfarrkirche St. Michael (Steyrdorf) führen. Von dort an, also unmittelbar bei Beginn der Kirchengasse, wäre diese Linie mit Variante 1 identisch.

Der große Vorteil dieser hier mit Variante III bezeichneten Trassierung vom Standpunkte der Interessen, welchen diese Zeilen dienen sollen, besteht darin, dass diese Linie voraussichtlich bloß die Demolierung eines ganz unansehnlichen Hauses (Michaelerplatz Nr. 8), dessen Außenflucht weit in den Straßenkörper eingreift (Fig. 19 Mitte rechts), zur Folge hätte. Auch auf das Straßenbild hätte diese Veränderung keinen nachhaltigen Einfluss.

In technischer Beziehung dürfte für diese Trassierung gegenüber Variante I die günstigere Terrainbeschaffenheit (minder starkes Gefälle gegen die Steyrbrücke zu) sprechen.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass dieser Trasse auch der Vorzug der Schönheit der Anlage gegenüber den anderen Varianten zukommt, denn der Steyr besuchende Fremde überblickt im Falle der Ausführung dieser Trasse, schon ehe er die Stadt gewahrt wird, von der sanften Anhöhe der oberen Vorstadt Ort aus das Ennstal, genießt dann von der auf der einen Seite freien Schlüsselhofgasse einen herrlichen eindrucksvollen Anblick auf die ganze Stadt (Fig. 2).

Die Idee, die Bahn von Westen einmündend nur bis zu Beginn der Vorstadt Steyrdorf zu führen, scheint keinen ernsten Erwägungen unterzogen zu werden, da man, und dies schließlich begreiflich, eine direkte Verbindung mit der Staatsbahn anstrebt. Eine solche Trassierung müsste übrigens vom Standpunkte des Heimatschutzes entschieden Bedenken erregen, da in diesem Falle eine Art Zwangslage für eine künftige Weiterführung der Bahn im Sinne der Variante I geschaffen würde.

Wesentlich einfacher als im Stadtgebiete von Steyr gestalten sich die Trassierungsverhältnisse in den übrigen Teilen der projektierten Bahnlinie. Von dem Endpunkte der seit mehreren Jahren bestehenden elektrischen Bahn Linz—Ebelsberg ausgehend ist das erste für den Heimatschutz in Betracht kommende Objekt die beim Markte Ebelsberg über die Traun führende Holzbrücke (Fig. 20), deren Ersatz durch eine eiserne Brücke auf alle Fälle — also selbst abgesehen von dem Bahnbau — in absehbarer Zeit zu gewärtigen ist. Zwar hinsichtlich des Holzmaterials, welches seiner geringen Dauerhaftigkeit wegen oft durch neue Stücke ersetzt werden musste, nicht mehr identisch mit der alten Brücke, auf welcher sich im Jahre 1809 die bekannte Kriegsepisode zugetragen hat, erinnert die gegenwärtig noch bestehende Brücke ihrem Typus nach doch lebhaft an die in diesem denkwürdigen Jahre bestandene Brücke, kann daher ein gewisses historisches Interesse beanspruchen. Wenn trotzdem gegen den Ersatz dieser Brücke durch eine solche moderner Konstruktion von berufener Seite kein Einwand erhoben wird, so geschieht dies in der Erwägung, dass einerseits der bauliche Zustand des Objektes als ein derartiger bezeichnet wird, dass eine Erneuerung nicht zu umgehen ist und dass andererseits die alte Brücke mit Rücksicht auf die minder solide Konstruktion kaum in der Lage wäre, auch nur eine Kleinbahn aufzunehmen.

Den Marktplatz Ebelsberg (Fig. 21) durchfahrend, wendet sich die Bahn längs der altbestehenden Verkehrsstraße dem Stifte St. Florian (Fig. 22) zu. Der weitere Verlauf der Bahnlinie bietet bis in die Gegend von Steyr vom Standpunkte der Denkmalpflege bzw. des Heimatschutzes kein Interesse.

Möge dort auf dem heißen Boden von Steyr die Entscheidung so ausfallen, dass diese, was Schönheit ihres baulichen Charakters und ihrer Lage betrifft, hervorragendste Stadt Oberösterreichs ganz ungeschmälert erhalten bleibe, ohne dass deshalb das wirtschaftliche Wohl der Stadt eine Beeinträchtigung zu erleiden braucht.