



Fig. 2 Stein, Donaulände mit Schablone für den Bahndamm

Pichler 1910, S. 7

Für die politische Begehung im Dezember 1904 wurde an der Donaulände in Stein eine Schablone für den Bahndamm errichtet, die die Dimension der geplanten Bahn visualisiert. Rudolf Pichler zeichnete die Situation Anfang Dezember 1904.

Eine Bahn entlang des Donauufers

Im ersten Projekt zum Bau einer Bahn von Krems nach Grein war eine Trassierung an der Donau geplant. Das Projekt sah die Führung der Bahn auf einem neu zu errichtenden Damm nahe dem Donauufer vor. Dadurch wäre eine Reihe von Orts- und Stadtbildern stark beeinträchtigt worden. Der Bahndamm hätte die Bezüge der Orte zur Donau gestört. Blickachsen und funktionale Bezüge wären unterbrochen worden und die Orte für immer von der Donau abgeschnitten.

Dennoch hätte diese Trassierungsvariante zumindest zwei Vorteile mit sich gebracht. Einerseits war am bisher unverbauten Ufer noch ausreichend Platz für den Bau einer neuen Bahnlinie und es hätten dafür kaum bestehende Gebäude abgebrochen werden müssen. Andererseits hätte der Bau eines Bahndamms zugleich auch den Hochwasserschutz der Dörfer verbessern können.

Mit Erfolg setzte sich Pichler als Konservator für Denkmalpflege für eine andere Trassenführung ein und erreichte, daß die schönsten Orte der Wachau, wie Stein, Rotenhof, Dürnstein, St. Michael, Persenbeug, durch die Bahnanlage unberührt blieben, da diese Orte durch Tunneln hinterfahren werden. Auch die Teufelsmauer bei Spitz wird nur durch eine torähnliche Öffnung durchfahren und blieb in ihrer Eigentümlichkeit erhalten.

So ist es seiner Wirksamkeit zu verdanken, daß dieses Problem eine mustergültige Lösung gefunden hat. (O.V., 1975)

Förthof, Weißenkirchen und Spitz mussten von der Bahn durchquert werden. *Die Lage sämtlicher Wachauerorte an der Mündung eines Seitentales der Donau, von dieser und der ununterbrochenen Kette der Donauberge eingeschlossen, brachte es mit sich, daß jene Orte, bei welchen nicht zwingende Gründe zur Herstellung eines Tunnels nötigten (Stein, Dürnstein), von dem Schienenstrange durchquert werden mußten (Förthof, Weißenkirchen und Spitz). (Pichler 1910, S. 10)*



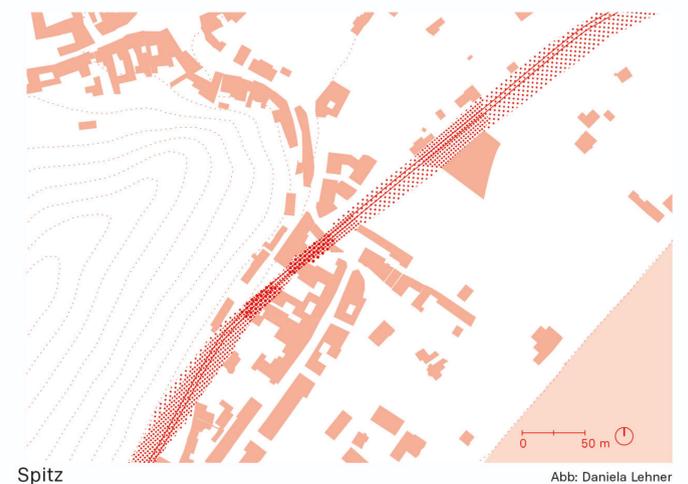
Förthof

Abb: Daniela Lehner



Weißenkirchen

Abb: Daniela Lehner



Spitz

Abb: Daniela Lehner

Rudolf Pichler – Zeichner, Aquarellist, Architekt und Denkmalpfleger

Rudolf Pichler hatte eine entscheidende Rolle beim Bau der Wachaubahn. Er setzte sich erfolgreich für den Erhalt der Ortsbilder in der Wachau ein. Pichler wurde 1874 in Urfahr geboren. Bereits in jungen Jahren besuchte er die Zeichenschule Leitner in Linz. Danach ging er zum Studium der Architektur nach Wien. Er schloss das Studium 1898 an der Technischen Hochschule ab. Begleitend zu seinen ersten Berufsjahren im Staatsbauwesen der niederösterreichischen Statthalterei besuchte er die Malschule Eduard Zetsche in Wien. 1903 wurde er zum Korrespondenten der k.k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale, einer Vorgängerinstitution des Bundesdenkmalamtes, ernannt und in die Bauabteilung der Stadt Krems versetzt. Ab 1909 arbeitete er im Ministerium für öffentliche Arbeiten, als Baurat und Referent für Baukunst und Heimatschutz, daneben war er ehrenamtlich als Konservator für Denkmalpflege tätig. Die Ausbildung als Zeichner, Architekt und Maler war die Basis seiner Auseinandersetzung mit Fragestellungen der Denkmalpflege. Sein Werk umfasst zahlreiche Zeichnungen topografisch genauer Landschaften und Architekturdarstellungen.

Vor dem Bau der Wachaubahn nutzte er die künstlerische Methode der Zeichnung, um die erhaltenswerten Ortsbilder der Wachau darzustellen. Im Aufsatz „Der Bau der Bahn Krems-Grein vom Standpunkte der Denkmalpflege, mit besonderer Berücksichtigung der Wachau“ stellte er im Januar 1910, kurz nach der Eröffnung der Wachaubahn, diesen Zeichnungen Fotografien der neuen Wachaubahn gegenüber. Bis heute dienen die Zeichnungen als wichtige historische Referenz und beeindrucken durch ihre detailreiche exakte Darstellung. Zugleich zeigen sie die Qualität der künstlerischen Auseinandersetzung mit denkmalpflegerischen Themen. Neben der exakten Darstellung bietet die Zeichnung die Möglichkeit relevante Aspekte zu fokussieren und atmosphärische Qualitäten hervorzuheben. Als Kunstwerke sind sie offen für Interpretation.

Wenn wir uns erinnern, daß man auf der Wachaubahn in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts offene Aussichtswagen führte, weil sich von der Bahntrasse aus so viele malerische Ausblicke ergaben (und keine brutalen Verletzungen der Landschafts- oder Ortsbilder), so kann man darin eine große Anerkennung des planenden Architekten erblicken. (Feuchtmüller, 1975)

Vor dem Bau der Wachaubahn war die Matthiaskapelle in Förthof an zwei Seiten vom so genannten Benefiziatenhaus und einem weiteren Nachbarhaus umschlossen. Für den Bahnbau mussten die Gebäude gschleift und Freiraum für die Bahntrasse geschaffen werden. Seit 1909 fährt die Wachaubahn durch den engen Ortsraum.

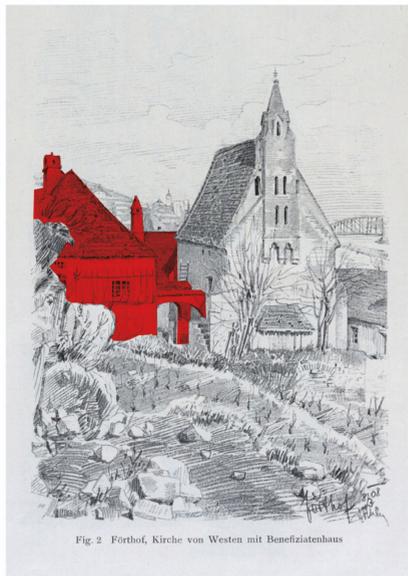


Fig. 2 Förthof, Kirche von Westen mit Benefiziatenhaus

Pichler 1910, Tafel 2. Bearbeitung: Roland Tusch



Foto: Dominik Rosner

Das rebenumspannende Giebelhäuschen rechts vor der Kirche ... mußte weichen, wo durch die Isolierung der Kapelle eine vollständige wurde. (Pichler 1910, S. 13.)



Foto: Dominik Rosner

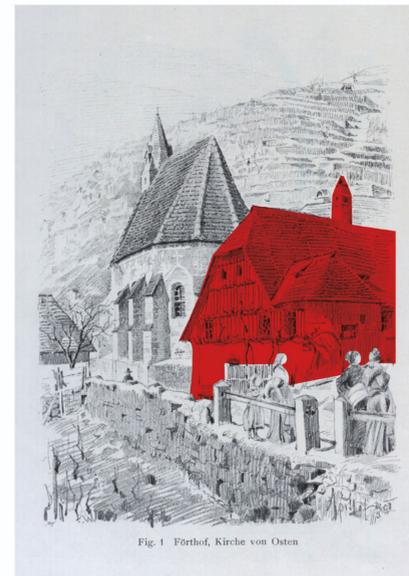


Fig. 1 Förthof, Kirche von Osten

Pichler 1910, Tafel 2. Bearbeitung: Roland Tusch

Wo einst das Benefiziatenhaus stand, fährt heute die Wachaubahn durch die Enge zwischen Stützmauer und Matthiaskapelle. Der Ort, der ursprünglich um die Kirche und den Kirchhof angelegt war, wurde durch den Bau der Bahn geteilt. Die Kapelle liegt seither freistehend zwischen den beiden Ortsteilen.

Rudolf Pichlers Bestandsaufnahmen zeigen, wie die Matthiaskapelle bis zum Abbruch des östlichen Nachbarhauses und des Benefiziatenhauses räumlich gefasst wurde. Die heute freistehende Kapelle stand vor dem Bau der Bahn in einer hofartigen Situation.



Foto: Dominik Rosner



ÖStA, AdR: Planarchiv der Gen. Insp. d. Ö. Eisenbahnen u. d. Verkehrsministerien 31.385 42ad 3. Bearbeitung: Roland Tusch

Das Detailprojekt von 1904 zeigt bereits deutlich den Abbruch der um die Kapelle gelegenen Gebäude und die Trassierung durch den Ort.

Die Zentralkommission bedauert lebhaft die Durchschneidung des Ortes Förthof durch die Bahntrasse, weil infolgedessen der malerische Charakter der an einer Hügellehne gelegenen Ortschaft ungünstig beeinträchtigt wird und außerdem, weil dieser durch die Bodenbeschaffenheit bedingten und ohne große materielle Opfer kaum abwendbaren Trassenlegung das an der Nordseite des gotischen Kirchleins befindliche und mit diesem durch Schwibbögen in Verbindung stehende Haus mittelalterlichen Charakters zum Opfer fällt. (Pichler 1904, S. 21)

[Den] charakteristischen Terrain Verhältnissen ist es zuzuschreiben, daß der ... Ort Förthof durch die knapp an dem frühgotischen Kirchlein vorüberführende Bahntrasse in zwei ... getrennte Teile zerrissen wurde. Die beklagenswerte Isolierung dieses kirchlichen Bauwerkes geschah zufolge der Demolierung des einstigen Benefiziatenhauses. (Pichler 1910, S. 12 f.)



Fig. 1 Förthof, Gesamtansicht von Osten

Pichler 1910, Tafel 1



Wachauer-Bahn. Förthof, Ansichtskarte um 1910



Wachauer-Bahn. Förthof, Ansichtskarte um 1910, Sammlung Tusch



Foto: Dominik Rosner



Foto: Dominik Rosner

An Stelle der anheimelnden Höfe und des geschlossenen Straßenbildes ist nun mitten im Ort eine von einem Gleisepaar durchzogene gähnende Leere entstanden. An Stelle eines der schönsten ... Wachauermotive mit [dem] sich schlängelnden Bächlein im Vordergrund bietet sich nun ein Anblick [auf den] von der befestigten Kirche beherrschten Hintergrund ..., [der] aber zufolge der gründlichen Regulierung des Baches und Entfernung der uralten Uferschutzmauer doch sehr viel an Stimmungswert eingebüßt hat. (Pichler 1910, S. 14 f.)



Foto: Dominik Rosner

Mitten in Weißkirchen: eine von einem Gleisepaar durchzogene gähnende Leere.



Fig. 4 Weißkirchen, Bachgasse gegen Süden mit Schutzmauer

Pichler 1910, Tafel 4



Foto: Dominik Rosner

In Weißkirchen mündet der Grubbach in die Donau. Ursprünglich floss der Bach im offenen Bachbett durch das Zentrum von Weißkirchen. Ab 1956 wurde dieser eingedeckt. Wo einst der Bach floss, verläuft heute die Bachgasse.



Fig. 1 Weißkirchen, Bachgasse gegen Norden

Pichler 1910, Tafel 5

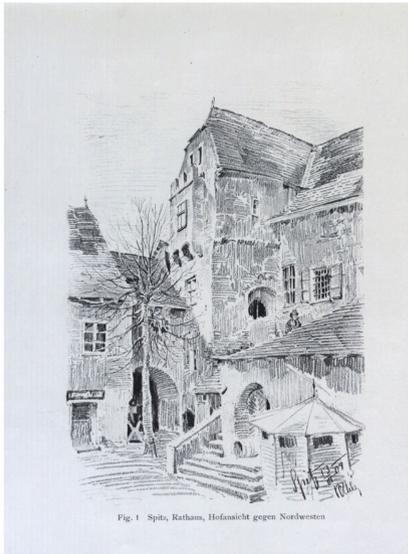


Wachauerbahn. Weisskirchen. Ansichtskarte um 1910, Sammlung Tusch



Foto: Dominik Rosner

Eine kleine Eisenbahnbrücke führte über den Grubbach in Weißkirchen. Heute befindet sich an dieser Stelle ein Bahnübergang und der Grubbach rinnt eingedeckt unter der Bachgasse.



Pichler 1910, Tafel 7



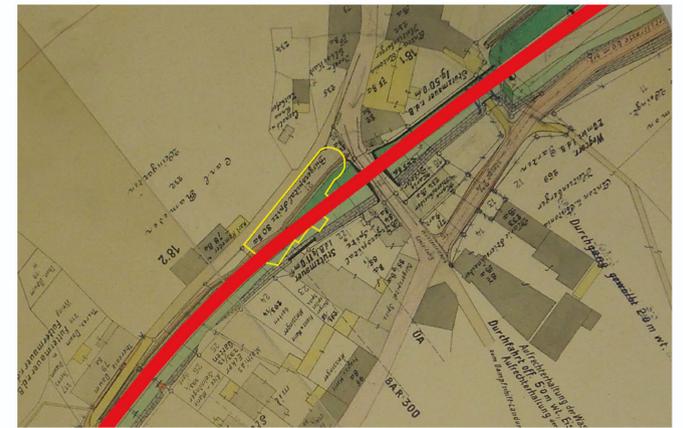
Konrad Heller, 1905



Wachauer-Bahn. Spitz. Ansichtskarte um 1910, Sammlung Tusch

Die Trassierung durch das Zentrum von Spitz erforderte den Abbruch von Gebäuden. Der Bau des Bahnviadukts veränderte die ursprüngliche Hof-situation beim alten Rathaus und ehemaligen Bürgerspital maßgeblich. Kurze Zeit nach Eröffnung der Wachaubahn wurde der neue Hof zum Motiv einer Ansichtskarte. Heute wird das Viadukt selbst als Denkmal wahrgenommen.

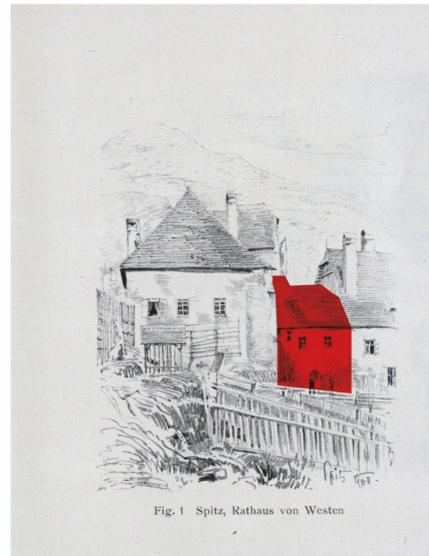
Bei genauer Ausführung der projektierten Bahntrasse würde das alte Rathaus der Demolierung anheimfallen. Gegen den Fall dieses für die Lokalgeschichte denkwürdigen Gebäudes mit ausgesprochen mittelalterlichem Charakter müßte der Vertreter der k.k. Zentralkommission Einsprache erheben, und dies umso mehr, als sich eine Verlegung der Geleise um zirka 15 Meter in südlicher Richtung voraussichtlich keine wesentlichen technischen oder finanziellen Schwierigkeiten entgegenstellen. Wenn schon eine empfindliche Störung im Totaleindruck des vom Rathaus und seinen rechtwinkeligen Anbauten umschlossenen, malerisch wirkenden Hofes infolge der Bahn unvermeidlich ist, so möge wenigstens das Hauptgebäude (Rathaus) als das erhaltenswürdigste Objekt geschont werden. (Pichler 1904, S. 81)



ÖStA, AdR: Planarchiv der Gen. Insp. d. Ö. Eisenbahnen u. d. Verkehrsministerien 31.385 42ad 3
Bearbeitung: Roland Tusch



Foto: Dominik Rosner



Pichler 1910, Tafel 6. Bearbeitung: Roland Tusch

Das Detailprojekt von 1904 zeigt deutlich die ursprüngliche Trassierung der Bahn im Zentrum von Spitz. Für diese Variante wäre der Abbruch des alten Rathauses erforderlich gewesen. Gemäß der Planung wäre in diesem Bereich die Bahn in Dammlage geführt worden. Rudolf Pichlers Einspruch im Namen der k.k. Zentralkommission bewirkte die Umplanung und das alte Rathaus konnte erhalten bleiben.

Anfang Juni 2024 zeichneter Studierende der Kunstuniversität Linz und Studierende der Landschaftsarchitektur der BOKU Wien gemeinsam in Spitz. Die Bahn stand dabei im Fokus. Die enge Bahntrasse, die in Hochlage durch den Ort führt, war ein Motiv der zahlreichen Zeichnungen der Verkehrslandschaft.



Foto: Roland Tusch



Laura Wopalensky, 2024, Kunstuni Linz