

Mühlviertler Heimatblätter



MÜHLVIERTLER KÜNSTLERGILDE

1962 - Jg. II

1/2

In diesem Heft schreiben für Sie:

	Seite
Hans Heidenbauer: „Bauernmesse“ (Schnitt von Toni Hofer)	3
Thomas Berger: „Die Berge werden sterben“	4
Hans Wesenauer: „Mitternacht“	8
Franz Kain: „Besuch in Adalbert Stifters Geburtshaus“	9
Rudolf Pfann der Ältere: „Eisstockgeschichten“	11
Das Porträt	14
Dr. Hertha Schober-Awecker:	
„Auf den meisten Burgen des Mühlviertels saßen Raubritter“	16
Sepp Wallner: „Volksbrauch am Stadtrand: Brautgüterführen“	17
DDr. Leopold Böck: „Der Türkenornat“	18
Rudolf Pfann: „Mühlviertler Eisenbahnanekdoten“	20
Heinrich Haider: „Kunst und Künstler“	22
Otto Jungmair: „Die Kritik“	23
„Asphaltpflege“	25
Georg Grüll: „Klingenberg“	26
Julius Zerzer: „Durchblick“ (Archiv des O.O. Landesverlages)	28
Dr. Gustav Brachmann: „Der Zinspan-Hof zu Freistadt“	29
Max Hilpert: „Dietmar von Aist — Mühlviertel und Minnesang“	32
Dr. Hertha Schober-Awecker: „Das Mühlviertel als Land des Nibelungenliedes“	35
Rolf Gelte: „Winterliche Naarn“	37
Norbert Hanrieder: „Wer is denn da Brava?“	38
Dr. Hertha Schober-Awecker: „Sagen aus dem Unteren Mühlviertel“	38
Wissenswertes aus der Heimat	39

Die in den einzelnen Beiträgen vertretenen Ansichten stimmen nicht unbedingt mit denen der MKG überein. Jeder Autor ist für den von ihm gezeichneten Artikel selbst verantwortlich.

MOHLVIERTLER HEIMATBLÄTTER

Zeitschrift für Kunst, Kultur und Heimatpflege

Doppelheft S 11.— Jahresbezug S 62.—

Anzeigenpreis laut Liste.

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Pressedienst der MKG, Schriftleiter: Rudolf Pfann, Linz-Urfahr, Resselstraße 9, Tel. 31 89 62 - Konto: Allg. Sparkasse Linz, 11352 - Druck: Amon & Co., Linz, Beethovenstr. 27

Auch die Mühlkreisbahn ist schon ins Reich der Anekdote eingegangen. Brav verrichtet sie jahrein, jahraus ihren Dienst. Die Fahrgäste bilden sogar eine Art Familie, pfaucht doch diese Lokalbahn Tag für Tag über den Saurüssel und bringt ihre Insassen sicher ans Ziel. Mühlviertler Pendler, Linzer Ausflügler, bäuerliche und städtische Bevölkerungsschichten benützen dieses dampfschnaubende Verkehrsmittel und schimpfen über die Bahn, seit sie besteht. Wäre sie nie gebaut worden, klaffte eine Verkehrslücke im Oberen Mühlviertel. Weil man sie hat, benützt man und witzelt über sie.

Spaßvögel schrieben mit Kreide an die Wände mancher Waggons: „Blumenpflücken während der Fahrt verboten!“

1 9 6 2

Andere wieder behaupten, daß einmal ein Fahrgast dem Schaffner auf die Dienstmütze gespuckt habe, daß dieser hierauf seine dienstlichste Miene aufgesetzt, auf eine Tafel im Abteil gezeigt und gesagt habe: „Können Sie nicht lesen? Sehen Sie nicht, daß hier steht: ‚Das Spucken auf den Boden ist verboten!‘ Da haben Sie Glück gehabt; wäre das auf den Boden gefallen, müßten Sie jetzt 30 Schilling Reinigungsgebühr bezahlen.“

Selbst erlebte ich es, daß unweit der Haltestelle Öpping das Züglein stehen bleiben mußte, weil sich eine Kuh die besten Gräslein zwischen den Schwellen suchte. Erst nach viertelstündigem Zureden bequemte sich das vorwitzige Rindvieh dazu, den Bahnkörper zu verlassen. Der Zug konnte dann erst ungehindert seine Fahrt fortsetzen.

Ein anderes Mal reiste ich mit der Mühlkreisbahn nach Rohrbach. In meinem Zugabteil fuhren auch zwei Damen, die andauernd stritten. Die eine wollte das Fenster öffnen, die andere wieder wäre lieber bei geschlossenem Fenster gereist. So entspann sich auch folgender Dialog: „Die Luft ist ohnehin so schlecht im Waggon. Wenn wir das Fenster nicht öffnen, bekomme ich einen Herzanfall.“ — „Das Fenster bleibt geschlossen“, schrie die andere und schob es nach oben, nachdem es vorher schon ihre Gegnerin geöffnet hatte. „Glauben Sie, ich will mich Ihretwegen erkälten und an einer Lungenentzündung sterben?“

Nachdem so mehrmals das Fenster auf- und

wieder zugemacht worden war, wurde es einem Herrn, der bisher ruhig in seiner Ecke die Zeitung gelesen hatte, zu bunt. Er meinte: „Zuerst schließen wir das Fenster. Die eine Dame wird dann ohnmächtig. Hierauf öffnen wir es, und die andere Dame stirbt an Lungenentzündung. Dann haben wir endlich Ruhe.“

Die beiden weiblichen Streithähne warfen dem Eisenbahn-Salomon böse Blicke zu und verließen mit ihrem Gepäck fluchtartig das Coupé. Ich aber stellte anschließend fest, daß im Fensterrahmen kein Glas war . . .

Mühlviertler Eisenbahn

aus drei Jahrhunderten

Gesammelt, nacherzählt und

1 8

Hü und hot auf dem Bahndamm zwischen Linz und Budweis des vorigen Jahrhunderts:

Man kann sich unschwer vorstellen, daß man der Pferdeeisenbahn in unserem Heimatland zuerst skeptisch gegenübergestanden ist. Ist man bisher nur an Reisen mit dem Postwagen gewöhnt gewesen, so hat man sich nun häufig gegen diese Neueinführung gewehrt. Eine Anekdote aus dem Jahr 1862 — das ist 37 Jahre nach dem ersten Spatenstich gewesen — berichtet uns von einem Brief, den die Braut eines jungen Hilfslehrers diesem geschrieben hat, als sich der hoffnungsvolle Pädagoge zu einem Besuch angesagt hatte. Wahrscheinlich hatte er in seinem Brief an die Herzallerliebste davon geschrieben, daß er mit der Bahn kommen werde. Denn im Antwortschreiben des Mühlviertler Mädchens hat es geheißen: „... und Sie brauchen auch nicht mehr zu schreiben. Denn Ihr Besuch wird von nun an ebenfalls überflüssig. Ein Mann, der sich nutzlos in Gefahr begibt, indem er mit dieser verteuerten Pferdeeisenbahn reist, ist nicht wert, mein Ehegemahl zu werden ...“

Vor hundert Jahren ist es nicht selten geschehen, daß das Wäghchen lange Zeit nicht von der Stelle gekommen ist. Dies mag meist am hügeligen Gelände unserer buckligen Welt gelegen

unsere urenkel werden einst mit atomgetriebenen lokomotiven nicht nur durch die bucklige welt reisen. pneumatisch gefederte waggons werden vielleicht von diesen ungetümen im fünfhundertkilometertempo über die strecke linz — summerau geschleppt werden. ich stelle mir vor, daß es da einmal passieren könnte, daß ein schlichtes bäuerlein, welches sonst nur mittels straßenkreuzer oder hubschrauber zu den vieh- und anderen messen unseres ländchens reist, wenn es zum ersten mal die bahn benützt, etwa folgendes abenteuer zu bestehen haben wird:

ebahnanekdoten

hrhunderten

prophezeit von Rudolf Pfann

6 2

sein. Aber auch an der schlechten Bauart der Waggons und des Bahndammes dürfte der Grund zu suchen gewesen sein. Daher hat damals das Reisepublikum manchmal aussteigen müssen und den Pferden schieben geholfen. Einst hat ein pensionierter Gemeindevater einen Bekannten getroffen, der sich die Frage erlaubt haben soll: „Was machen Sie denn immer? Man sieht Sie ja jetzt so selten.“ „Ich fahre viel mit der Pferdebahn!“ hat der Doktor geantwortet. „Warum eigentlich?“ — „Der Arzt hat mir Bewegung verordnet.“ —

Bekannt ist aus dieser Zeit auch noch folgende Begebenheit: Ein Schweinehändler ist sehr häufig mit der Pferdebahn gefahren. Dem Zugpersonal ist dieser Fahrgast daher kein Unbekannter mehr gewesen. Um so mehr ist es einmal dem Kutscher des Pferdebezuges aufgefallen, daß diesmal der treue Dauerfahrgast nicht mitgefahren, sondern neben dem Geleise dahingelaufen ist. „Warum fahrt Sie denn heut net mit uns?“ hat der Koffelenter wissen wollen. „Heut bin i trawi!“ hat der eilende Schweinehändler, nach Atem ringend, zum Kutschbock hinauf gerufen. Der letzte Pferdebahnzug (Linz — Budweis) hat Urfahr vor 90 Jahren, am 15. Jänner 1872, verlassen ...

der schaffner wird eintreten und dem landwirt fünfzig schilling in die hand drücken. der bauersmann wird ganz verdattert fragen, was denn das zu bedeuten habe. er habe es in linz am bahnhof schon so eilig gehabt, daß er sich kein billett mehr habe lösen können. er bezahle aber gerne nach. alle reisenden werden hierauf in ein höllisches gelächter ausbrechen und ihm erklären, daß man auf den österreichischen bundesbahnen schon seit vielen jahren nichts mehr zu bezahlen habe, im gegenteil, daß man von der bahn noch eine spende erhalte, mit der man den wenigen verbliebenen treuen fahrgästen den dank abstatte, daß diese nicht das flugzeug oder die fahrplanmäßige rakete benützen, sondern noch immer mit der bahn reisen.

das bäuerlein wird vor staunen vergessen, auszusteigen und sich vornehmen, wenigstens bei der nächsten station den expreß zu verlassen. bald aber wird dem fahrgast, der an diesem tage zum ersten mal urlaub vom auto nimmt, auffallen, daß der zug nirgends stehen bleibt. er wird diesbezüglich natürlich eine frage an seine mitreisenden richten und bald darauf antwort bekommen. und zwar dadurch, daß er beobachten wird, wie das züglein sein tempo verringert, wie manche reisenden bei fahrendem zug auf irgend einem bahnhof ihre koffer vorauswerfen und dann abspringen. er wird staunend bemerken, daß sich andere fahrgäste auf den langsam fahrenden zug schwingen, daß, wenn die eisenbahn den bahnhof verlassen hat, der zug wieder immer schneller zu ra-

2 0 6 2

sen beginnt und dies so lange, bis eine neue station in sicht kommt.

dem bäuerlein werden die angstschweißtropfen auf der stirne stehen, es wird sich aber dann aufraffen, sein köfferchen vorauswerfen, ein stoßgebet sprechen und abspringen. ob es sich jener fahrgast dann überlegen wird, was wohl ungefährlicher sei, eine fahrt mit dem pneumatisch gefederten mühlviertler atom-expreß, oder eine tour mit seinem 300 ps starken wagen, das kann der in die zukunft blickende autor heute noch nicht mit bestimmtheit voraussagen.

vielleicht werden leute, die dereinst mit diesen rasenden ungeheuern durch die welt flitzen, ein neues sprichwort prägen: „weile mit eile ...“ wer weiß ... ?