



Mühlviertler Heimat blätter

Zeitschrift der Mühlviertler Künstlergilde im Oö. Volksbildungswerk

Kunst • Kultur • Fremdenverkehr • Wirtschaft • Heimatpflege • Heft 3/4 • 1955 • 8. Jahrgang

Inhalt

- Dr. Hertha Schober-Awecker
Univ.-Prof. Dr. Alexander Mitscherlich,
Heidelberg
SCHR. Franz Kiesenhofer, Gutau
Rudolf Pfann
Rudolfine Fellinger, Grein
Österr. Naturschutzbund,
Landesgruppe Oberösterreich
Fritz Huemer-Kreiner
Dr. Franz Pisecky
Dr. Hertha Schober-Awecker
Friedrich Schober
Dr. Otto Guem. Mauthausen
Herwig Strobl
Karoline Janik
OSCHR. Hermann Mathie, Rohrbach

Franz X. Schwarz
Steff Steiner, Zwettl a. R.

- Maximilian Stockenhuber (38)
Wir leben in einer Epoche des Protzentums (40)
Waldaist – Sorgenkind unseres Mühlviertels (41)
Elegische Automatisationsreimereien (41)
Schimmelreiter (44)
Rettet die Waldaist . Ein Memorandum (44)
Der Schatz am Hochstein – eine Ostersage (46)
Die Donau – Straße der Volkerverständigung (47)
Grein (49)
Greinburg, Schloß und Herrschaft (57)
Die Landgerichte im Unteren Mühlviertel (60)
Gesang der Stille (61)
Du machst dein Feld aufs Neue wahr (62)
Zum Landschaftsschutz im Oberen Donautal (63)
Das Jahr im Spiegel bäuerlicher Wetterregeln 2. Teil (64)
Karwoche (65)
Waldaist (67)
Buchbesprechungen (70)

Bilder

- Akad. Bildhauer Max Stockenhuber
Else Engländer
Friedrich Schober
Anton Christian Gignoux
Akad. Maler Franz Glaubacker
Wolf Huber
Konsulent Erich H. Baumert
Karl Puchberger, Grein
Univ.-Prof. Ing. A. Klaar, Wien
Karl Puchberger, Grein
Prof. Max Kislinger
- 12) Verschiedene Werke (39)
13) Mönch im Aisttal, Foto (43)
14) Alt-Grein, Aquarell, 1950 (51)
15) Ansicht von Grein, Stich, aus: Ernst Neweklovsky, Schifffahrt und Flößerei im Raum d. oberen Donau II., 1954. Bd. 310 (52)
16) Motiv aus Grein, Feder, 1964 (53)
17) Der Strudel und Werfenstein, Zeichnung, 1931, aus: Neweklovsky, Schifffahrt II., Bd. 309 (54)
18) Wappen von Grein, aus: Neweklovsky, Schifffahrt II., Tafel XXXIII/112 (55)
19) Grein, Friedhofort, Foto (56)
20) Greinburg, Plan, aus: R. Büttner, Burgen und Schlösser an der Donau, 1964 (58)
21) Grabstein des Grafen Sigmund von Hardegg, 1502, Foto (59)
22) Motive aus geschnitzten Buttermöbeln, Zeichnung, aus: M. Kislinger, Bauernherrlichkeit, Abb. 71 (69)

Mühlviertler Heimatblätter

- Eigentümer, Herausgeber und Verleger
Schriftleiter
Für den Inhalt verantwortlich
Redaktion und Verwaltung
Bankverbindung
Klischees
Druck
Redaktionsschluß für die Nummer 5/6
- Mühlviertler Künstlergilde im Öd. Volksbildungswerk
Rudolf Pfann
Dr. Hertha Schober-Awecker, Linz-Urfahr, Halbgasse 4 II
Linz-Urfahr, Halbgasse 4 II, Tel. 31 96 74
Allgem. Sparkasse Linz, Konto 11.352
F. Krammer, Linz, Klammsstraße 3
Amon & Co., Linz, Beethovenstraße 27
30. April 1966
Für unverlangt eingesendete Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Haftung. Nachdruck nur mit Bewilligung der Redaktion und des Autors gestattet. Durch die Veröffentlichung eines Beitrages ist der Standpunkt der Schriftleitung in keiner Weise festgelegt.
S. 70,- (mit Postzustellung)
- Jahresbezug

Die Donau – Straße der Völkerverständigung

Wie kaum ein anderer der großen europäischen Ströme bietet die Donau infolge der relativ schwachen Besiedlung ihrer Ufer noch auf weiten Abschnitten das Bild einer nahezu unberührten Flußlandschaft. Dies gilt auch für Teile der österreichischen Strecke, vornehmlich für das Tal zwischen Passau und Linz. Die bis weit ins 19. Jahrhundert geringe Erschließung der Donauufer durch den Landverkehr wiesen nicht nur der Güterschifffahrt, sondern vor allem der primär aufgenommenen Passagierschifffahrt eine überaus wichtige Rolle zu. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges betrieb die I. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft von Passau bis Galatz einen fahrplanmäßigen Fahrgastverkehr, der durch zahlreiche Lokallinien für den Ausflugsverkehr ergänzt wurde. Die Zahl der Fahrgäste der DDSG betrug in manchen Jahren mehr als dreieinhalb Millionen. Und obwohl 1918 die DDSG acht Fahrgastschiffe an die Nachfolgestaaten abtreten mußte, hatte sie noch immer eine stattliche „Weiße Flotte“, die sowohl im Expreßdienst von Wien bis Giurgiu (Rumänien) fuhr als auch mit Post-, Eil- und Lokalschiffen auf der österreichischen und ungarischen Donau.

Für manche Orte an der oberösterreichischen Donau, die ja zum größten Teil von keiner Bahnlinie und auch von keiner durchgehen-

den Uferstraße begleitet wird, war das Post- und Lokalschiff das wichtigste Beförderungsmittel für den Personen- und Paketverkehr. Nach dem zweiten Weltkrieg eroberte sich die Straßenmotorisierung und damit der Postautoverkehr die letzten Reserven an der österreichischen Donau; der Personenverkehr zu Wasser wurde ausschließlich zur Vergnügungsfahrt. Als solche ist er allerdings für den österreichischen Fremdenverkehr ein Faktor von wachsender Bedeutung geworden.

Die jährliche Frequenz der österreichischen Personenschifffahrt liegt etwas über dem Durchschnitt der Zwischenkriegsjahre. Starke Schwankungen sind vor allem witterungsbedingt.

Kennzeichnend für die große Leistung der österreichischen Personenschifffahrt auf der Donau ist der Umstand, daß vor dem Jahre 1939 hierfür zweiundzwanzig Fahrgastschiffe zur Verfügung standen, hingegen sind es heute nur noch acht Schiffe und drei Motorboote.

Nach 25jähriger erzwungener Pause lief in Korneuburg am 30. November 1964 wieder ein Großschiff für den Passagierverkehr, die „Theodor Körner“, vom Stapel. Die „Theodor Körner“ wurde ab Sommer 1965 als Flaggschiff der DDSG sowohl auf der österreichi-

Die „Weiße Flotte“ der I. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft setzt sich derzeit zusammen aus:

Name	PS	Personen-Höchstzahl	Vorhandene Kabinen / Bettplätze	Baujahr
Budapest	710	1400	36	1912
Franz Schubert	740	1250	46	1913 (55)
Hebe	470	750	18	1905 (53)
Johann Strauß	740	1000	44	1913 (50)
Schönbrunn	710	1400	38	1912 (54)
St. Passau	920	1400	54	1940
St. Wien	920	1400	54	1939
Maria	300	110	—	1957
Juliane	300	110	—	1957
Kriemhild	300	110	—	1957
Theodor Körner	2010	1300	41/116	1965

(Die Zahlen in Klammern bedeuten das Jahr der letzten Generalüberholung)

schen Strecke eingesetzt als auch für Gesellschaftsfahrten nach dem Südosten. Damit ist erstmals nach dem Kriege auf der unteren Donau wieder ein „Weißes Schiff“ unter rot-weiß-roter Flagge zu sehen.

Zunehmenden Anklang findet die Personenschiffahrt auf der österreichischen Donau durch das ausländische Publikum. 1964 traten in Passau 62.362 Personen zu Schiff die Talreise an, zum größten Teil nach Linz oder Wien. Allein 1964 wurden durch das Verkehrsamt der Stadt Wien bei der DDSG-Station Wien-Praterkai 21.000 Nächtigungen in der Bundeshauptstadt vermittelt (bei insgesamt von diesem Amt und seinen Zweigstellen 144.000 vermittelten Nächtigungen). Die Wirksamkeit der Donauschiffahrt als Komponente des Fremdenverkehrs kann aber keineswegs nur mit Hilfe von Passagierzahlen abgeschätzt werden. Vielfältige Faktoren wirken hier zusammen.

Im Sommerhalbjahr 1956, also im Jahr nach dem Staatsvertrag, wurden in den wichtigsten Orten von Engelhartzell bis Hainburg einschließlich Linz und Wien 1.503.000 Nächtigungen gezählt bei 542.000 gemeldeten Fremden. Im Sommerhalbjahr 1963, der letzten Saison, für die eine ortsweise Aufschlüsselung der Nächtigungsziffern vorliegt, betrug bei 707.175 gemeldeten Fremden die Zahl der Nächtigungen 2.006.527. Die Zunahme erreichte daher 33,5 % bei den Nächtigungen und 30,5 % bei den gemeldeten Fremden. Sie war hiemit erheblich schwächer als im gesamtösterreichischen Fremdenverkehr, für den im gleichen Zeitraum eine Zunahme der Fremden um 54 %, bei den Nächtigungen um 91 % registriert werden konnte. Auffallend ist auch die noch sehr geringe Beherbergungskapazität der Donauorte. Sie beträgt in Oberösterreich einschließlich Linz 8,2 % und ohne die Landeshauptstadt sogar lediglich 1,2 % des gastgewerblichen Bettenangebotes im Bundesland, in Niederösterreich (ohne Wien) 8,4 %. Die Nächtigungsfrequenz liegt im Verhältnis zum Landesergebnis bezüglich der Donauorte beider Bundesländer nur etwa bei der Hälfte des Prozentanteiles der Bettenkapazität. Alles

deutet daher darauf hin, daß hier noch große Entfaltungsmöglichkeiten des Fremdenverkehrs ungenützt sind und entsprechende Förderungsmaßnahmen seitens der zuständigen Stellen erforderlich wären.

Ähnliches gilt auch für die Personenschiffahrt, die wohl betriebswirtschaftlich zwangsweise immer wieder defizitär ist, doch staatspolitisch und volkswirtschaftlich einer der wichtigsten Aktivposten ist, über die Österreich verfügt. Sie den heutigen Erfordernissen entsprechend auszubauen, ist daher ein gesamtösterreichisches Anliegen, bei dem es nicht nur um das europäische Ansehen und die Haltung Österreichs als Donauland geht, sondern auch um die Frage, ob künftighin auf dem eigenen Stromabschnitt die Personenschiffahrt unter österreichischer oder fremder Flagge erfolgen wird.

Welche Chancen für die österreichische Passagierschiffahrt hinsichtlich der „großen Fahrt“ in die südöstlichen Donaustaaten bestehen, beweist das starke internationale Interesse an den Donaureisen nach Ismail bzw. Odessa, welche die russische Dampfschiffahrtsgesellschaft seit 1960 mit den beiden großen, in Korneuburg gebauten Schiffen „Amur“ und „Dunja“ durchführt. Beachtliche Erfolge hat auch die rumänische Schiffahrt mit einem großen Kabinenschiff ab Wien zu verzeichnen. Seit vorigem Jahr führt auch die tschechische und die ungarische Donauschiffahrt einen planmäßigen Ausflugsverkehr nach Österreich durch.

Die Ausweitung der österreichischen Personenschiffahrt auf die gesamte Donau würde eine unschätzbare Ergänzung der länder- und völkerverbindenden freien Handelsschiffahrt auf dem Strom bedeuten. Österreich hat für den gesamten Donaauraum eine große europäische Mission zu erfüllen. Unser Land ist als neutraler Donaustaat dazu berufen, in einer Weise mitzuhelfen, Europa eine friedliche Zukunft des wachsenden Wohlstandes und der kulturellen Blüte zu sichern, die weit über das für ein Gemeinwesen von seiner Größe sonst mögliche Maß hinausreicht.

Franz Pisecky



**Schutzengel
Apotheke
Linz**