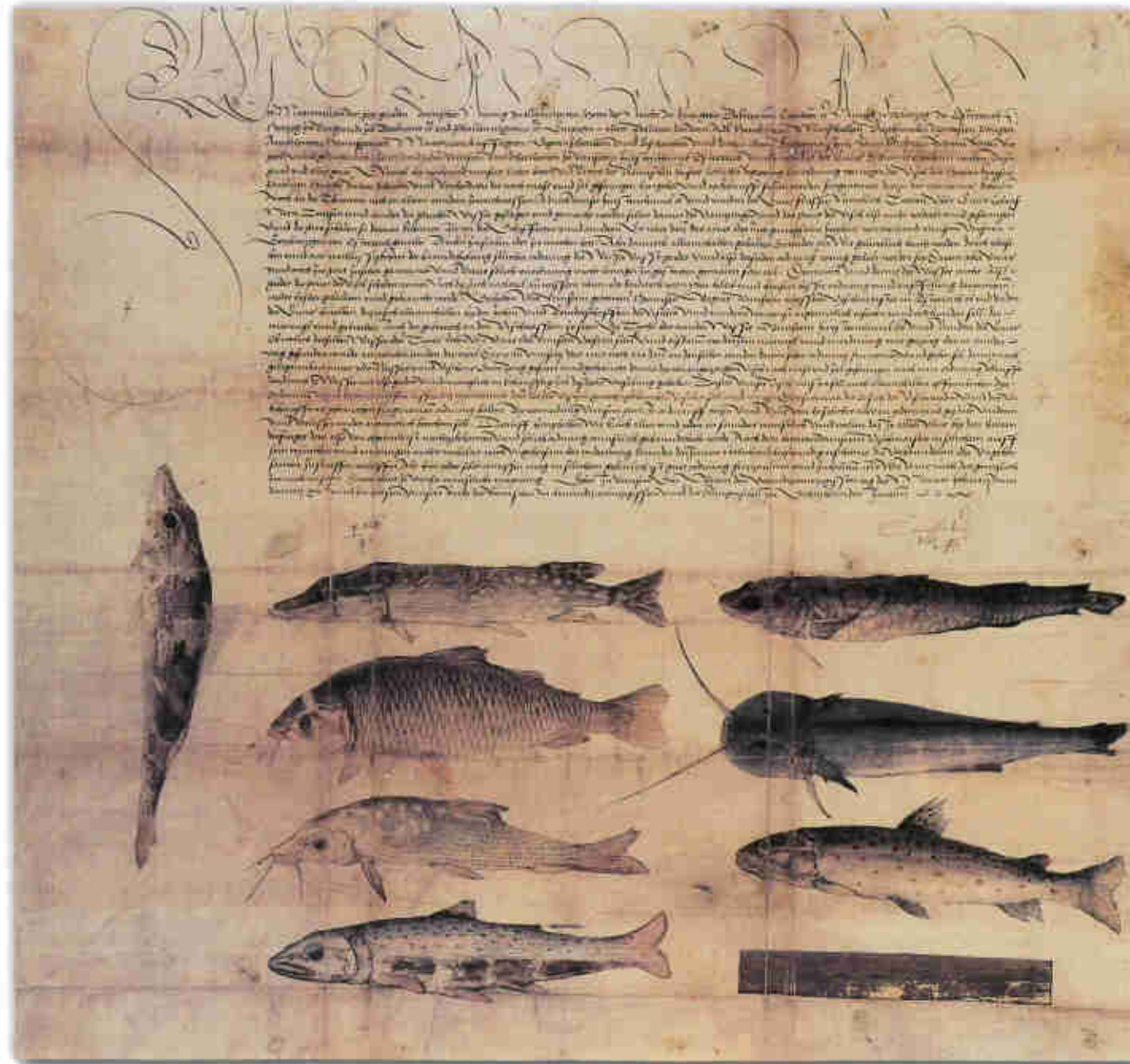


Die Donau – Lebensraum für eine vielfältige Fauna

Die Donau zeigt in ihrem Gesamtlauf eine wechselvolle hydrographische Gliederung. Von Passau an prägt der Inn wie kein anderer Zubringer das Regime der Donau und verwandelt sie in einen typischen Gebirgsfluß mit hohen Abflüssen im Sommer und niedrigen im Winter. Auch die Nebenflüsse, die die Donau in ihrem Verlauf durch Österreich und Ungarn aufnimmt, vermögen dieses Bild nicht grundlegend zu ändern. Der Inn dominiert die

Ursprüngliche Situation



Donau in vielerlei Hinsicht. Neben der vergleichsweise niedrigen Wassertemperatur ist auch die sommerliche Trübe auf den massiven Einfluß des Inns zurückzuführen.

Lebensraumcharakteristika wie Flußbettagestaltung, Wassertemperatur, Fließgeschwindigkeit und Substrat sind wesentli-



Schotterbank Kramesau um 1960 vor dem Einstau durch das Kraftwerk Aschach

che Faktoren, welche für die Entwicklung einer flußtypischen Fischfauna verantwortlich sind. Neben den günstigen Verhältnissen hinsichtlich oben genannter Faktoren verdankt die Donau ihren Fischartenreichtum auch der geographischen Lage als Verbindungsachse zwischen West und Ost. Abgesehen von vielen Arten mit weiter Verbreitung in Europa kommen hier auch Fische vor, die nur im Donauebiet leben. Die hohe Zahl von ursprünglich 57 Arten erklärt sich in der Vielfalt der Einzellebensräume, welche von den verschiedensten Arten besiedelt werden. Der Hauptfluß, Nebenarme, Altarme, Tümpel etc. bieten Fischen mit unterschiedlichsten Ansprüchen entsprechende Lebensräume. Auch im Oberen Donautal zwischen Passau und Aschach waren derartige Lebensräume vorzufinden. Trotz der Enge des Tales konnte sich die Donau in einigen Bereichen (Soldatenau, Schildorf, Kasten, Oberranna, Schlögen etc.) in mehrere Arme aufteilen, Inseln formen und großflächige Schotterbänke ausbilden. Die Dynamik des Flusses gewährleistete die ständige Umgestaltung dieser Flußstrukturen. Unter diesen Bedingungen entwickelte sich eine individuen- und artenreiche Fischfauna, was auch der am Strom siedelnden Bevölkerung zugute kam.

Seite 360:
Fischereiordnung
Kaiser Maximilians I.
für die Donau
und ihre Nebenflüsse,
24. Februar 1506

Pergament, 54,5 x 51 cm,
Wiener Stadt-
und Landesarchiv,
H. A. Urkunde 5825

Kolorierte Darstellungen
von acht verschiedenen
Fischen, nämlich Zingel,
Hecht, Karpfen, Barbe,
Huchen, Aalrutte, Wels und
Forelle. Vor allem wegen
der Fastengebote wurden
in der Vergangenheit große
Mengen an Fischen und
Krebsen benötigt. Um den
Fischbestand zu erhalten,
wurden Verbote erlassen,
etwa von bestimmten Fang-
geräten oder -methoden.
Diese Vorschriften, für
deren Einhaltung der ober-
ste Fischmeister in
Österreich ob und unter
der Enns zu sorgen hatte,
mußten ständig erneuert
werden.

Fischereirecht
war Herrscherprivileg

Von Beginn unserer Zeitrechnung bis zum Mittelalter gab es nur wenige gesetzliche Regelungen, welche die Fischerei betrafen. Ab dem elften Jahrhundert wurde das Fischereirecht zu einem Herrscherprivileg. Der König konnte es daher nach seinem Gutdünken verleihen bzw. das Regal zusammen mit Grundstücken unter verschiedenen Vorbehalten an seine Untertanen vergeben. So war im oberen Donaualtal wie auch an anderen Donauabschnitten das Recht zu fischen einerseits in der Hand von Herrschaften an Grund und Boden gebunden. Neben zünftischer Ausübung der Fischerei wurde die Erwerbsfischerei auch als Recht einzelner Personen ausgeübt.

Fischwanderung
vieler Arten

Die offenen Kontinuumsverhältnisse zum Schwarzen Meer und in die alpinen Zuflüsse gewährleisteten die Fischwanderung vieler Arten, welche speziell für die Fischerei von großer Bedeutung waren. Beinahe in Vergessenheit geraten ist heute eine Fischfamilie, in der auch der größte heimische Fisch zu finden ist: der Stör. In unserer Donau lebten früher fünf verschiedene Vertreter

dieser Familie. *Hausen*, *Sternhausen*, *Glatttick*, *Waxtick* und *Sterlet* sind die Namen dieser exotisch anmutenden Arten. Der *Hausen* ist mit einer Maximallänge von 9 m und einem Gewicht von 1500 kg der größte dieser urtümlichen Fische. Er wanderte, vom Schwarzen Meer kommend, mehr als 2000 Kilometer in das Donausystem ein, um hier abzulaichen. So sind sogar aus der Salzach bei Tittmoning Fänge von Hausen mit über drei Metern verbürgt.¹ Dieser begehrte Fisch wurde während seiner Laichzüge gefangen. Berühmt ist er vor allem wegen seiner Eier. Unter dem Begriff Beluga-Kaviar werden sie als eine besondere Delikatesse gehandelt. Die Tatsache, daß die Armee des deutschen Kaisers Heinrich III., welche im Jahr 1053 entlang der Donau zog, durch 50 übergroße Hausen vor dem Hungertod bewahrt wurde, zeugt auch von der historischen Bedeutung dieser Fischart. Der Hausenfang war eine große Attraktion; sogar die Kaiser mit ihrem Hofstaat kamen zur Besichtigung der Fangzäune. 1560 nahm Kaiser Maximilian II. an einem solchen Fischfang teil, bei dem die Hausen sogar mit Kanonen geschleudert wurden.² Aber auch

Ca. drei Meter
langer Hausen aus
dem Donaudelta



andere Großfische wie der *Huchen*, welche früher schon als wertvolle Speisefische galten, waren mit Exemplaren bis 50 Kilo im oberen Donaualtal vertreten. Die Möglichkeit, in die Zubringer zum Laichen aufzusteigen und später wieder in die Donau zurückzuwandern, sicherte dieser Art ausgewogene Populationen. Abgesehen von diesen zwei Arten, Hausen und Huchen, welche die Bedeutung der Vernetzung von Gewässersystemen aufzeigen, stellten viele andere Arten eine wichtige Nahrungsquelle für die Bewohner des Donautales dar. Massenhaft waren vor allem *Nasen* und *Barben*. Diese beiden Arten fanden hier ideale Lebensbedingungen vor. Dies erklärt sich auch in der Tatsache, daß unser Donauabschnitt der sogenannten *Barbenregion* zuzuordnen ist.

Die mittelalterliche Schifffahrt veränderte kaum die Flußlandschaft. Am Wiener Kongreß 1815 wurden die an die Donau anrainenden Uferstaaten zur Erhaltung des Treppelweges und zur Freihaltung des Fahrwassers vertraglich verpflichtet.³ Mit dem Bau und der Pflege der Treppelwege wurden die ersten Maßnahmen gesetzt, die primär auf Kosten des Strukturreichtums der Uferzonen gingen. Das Freihalten der unmittelbaren Uferbereiche von Bäumen und Sträuchern reduzierte die Lebensraumvielfalt im Übergangsbereich Land-Wasser.

Während die Regulierungsmaßnahmen des 19. Jahrhunderts in den Beckenlandschaften eine drastische Reduktion des Vernetzungsgrades von Fluß und Augewässern zur Folge hatten, änder-

Ein Streberpärchen:
Das Weibchen legt seine
klebrigen Eier auf reinem
Schotter ab

Oberes Donaualtal zählt
zur Barbenregion

Erste Eingriffe bis zur
systematischen Regulierung

Auswirkungen der
Regulierungsmaßnahmen
bis zum Kraftwerksbau

ten im oberen Donautal die Regulierungsmaßnahmen nichts Grundlegendes an der Lebenssituation für die aquatische Fauna. Lediglich in den Bereichen der Kachlets und der Flußaufweitungen stellten diese Maßnahmen einen merklichen Eingriff in den Lebensraum dar, doch betrafen sie nur einen kleineren Bereich im Gesamtlebensraum der oberen Donau. Dieser Zustand währte bis in die fünfziger Jahre unseres Jahrhunderts. All die Eingriffe der letzten Jahrhunderte konnten die Donau ihres wesentlichen Charakters nicht berauben.

Auswirkungen der Stauhaltungen auf die Flußlandschaft und ihre tierische Besiedlung

Das *freie Fließen* ist das wesentlichste Kriterium in der flußtypischen Dynamik und somit Motor für die Entwicklung und das Weiterbestehen intakter Fischgesellschaften. Diese Dynamik fand in den fünfziger und sechziger Jahren im oberen Donautal ein jähes Ende. Mit der Errichtung der Kraftwerke Jochenstein und Aschach entstanden völlig neuartige ökologische Bedingungen, die entscheidende Auswirkungen auf die gesamte aquatische Fauna haben. Aufgrund der verringerten Fließgeschwindigkeit ändern sich die Substratverhältnisse. In vielen Bereichen wird großflächig Schlamm abgelagert, wobei der Schotter, der das natürliche Substrat der Donau bildet, bis zu mehreren Metern überdeckt wird.



Kommt auch heute noch häufig vor: der Schrötzer

Diese neuen Faktoren – verringerte Fließgeschwindigkeit, geändertes Substrat und große Tiefen im Stau – bieten vielen Fischarten nur mehr unzureichende Voraussetzungen, um eigenständige, ausgewogene Populationen zu erhalten. In den Stauräumen änderte sich das Faunenbild gegenüber der freien Fließstrecke in charakteristischer Weise; es fand eine Verschiebung statt: von den strömungliebenden, donautypischen Arten (zum Beispiel Huchen, Nase, Frauennerfling u. a.) zu solchen, welche die Schwankungen lebenswichtiger Umweltfaktoren innerhalb weiter Grenzen ertragen (zum Beispiel Aitel, Brachse, Rotaugen u. a.). Diese

Verschiebung ist auch innerhalb der einzelnen Stauräume in Längsrichtung vom Staubeginn, der *Stauwurzel*, zum Kraftwerk hin zu beobachten. Dabei kommt den Stauwurzelbereichen besondere Bedeutung zu. Diese Abschnitte weisen noch nennenswerte flußähnliche Charakteristika wie Strömung, Wasserstandsschwankungen und vergleichsweise geringe Wassertiefen auf. Weiter flußab in Richtung Kraftwerk gleicht die Donau vielmehr einem See.

Neben dem Aufstau erschwert auch die im Zuge der Stauerichtung durchgeführte monotone Ausgestaltung der Ufer und der Verlust von Altwässern vielen Fischarten ein Aufkommen. Aber auch in Hochwasserfällen verschärfen sich für viele Arten die Lebensbedingungen in den Stauräumen. Rückzugsgebiete in Form von strömungsberuhigten, überschwemmten Bereichen, welche im ungestauten Zustand großflächig vorhanden waren, fehlen im zentralen Stauraum.

Die für viele Arten ungünstigen Lebensbedingungen in den Stauräumen veranlaßten die Wasserstraßendirektion und die Donaukraft, in den letzten Jahren biotopverbessernde Maßnahmen durchzuführen. Es handelt sich dabei um die Schüttung von Inseln und Schotterbänken im Stauwurzelbereich bzw. um die Anlage von Seichtwasserzonen mit feinem Substrat im zentralen Stau. Auf Basis der Erkenntnisse der von der Universität für Bodenkultur durchgeführten fischökologischen Studie »Oberes Donautal«⁴, wonach in der Stauwurzel des Stauraumes Aschach nur ein geringes Aufkommen von strömungsliebenden Arten gegeben ist, wurden auch im Bereich Engelhartzell und Kramersau seitens der Wasserstraßendirektion derartige Schotterstrukturen geschaffen. Inseln und Schotterbänke im Stauwurzelbereich vermögen dabei einen wichtigen Beitrag zur Stützung der donautypischen, strömungsliebenden Fauna zu leisten. Stellvertretend für viele andere Nutzer der Flußlandschaft zeigt die standorttypische Fischfauna die Notwendigkeit derartiger Flußstrukturen. Flach überflutete Schotterbänke dienen vielen Arten als Laichgebiete, wo auch die Fischbrut ideale Nahrungsverhältnisse

Auf zu neuen Ufern

Frauennerfling (Männchen im Hochzeitskleid)

Der Frauennerfling gilt als einer der seltensten heimischen Donaufische. Er bevorzugt rasch strömendes Wasser



Neugeschaffene
Schotterstrukturen
im Bereich flußab
von Engelhartzell



vorfindet. Weiters bieten diese Flachwasserzonen den Jungfischen Schutz vor größeren Fischen. Vor allem die Hauptfischart der Donau, die *Nase*, findet auf den seichten Schotterbänken reichlich Nahrung. Den älteren Bewohnern des Donautals ist sicher noch das *Spiegeln* der Nasen bekannt, welches bei klarem Wasser auf den flachen Schotterbänken zu beobachten war. Während ihrer Nahrungssuche drängten sich die Nasen so nahe aneinander, daß sie sich gegenseitig zur Wasseroberfläche drückten, was im Aufblitzen ihrer Flanken erkennbar war.

Nicht nur die donautypischen Fischarten, sondern auch eine Vielzahl von Pflanzen, diverse Vögel, Insekten und andere Tierarten sind auf Schotterbänke als Lebensräume angewiesen.

Eine Analyse⁵ der Entwicklung von flußtypischen Strukturen im oberen Donautal zeigt sehr eindrucksvoll den Verlust all dieser Lebensräume, welche für unseren Donauabschnitt so typisch

waren. Beispielsweise erlebten flach überströmte Schotterbänke, die seit jeher das Erscheinungsbild des oberen Donautales geprägt haben, bis in unsere Tage einen Rückgang um fast 100 Prozent ihrer ursprünglichen Fläche. Bis 1850 betrug die Fläche der Schotterstrukturen ohne ständige Vegetation,

»Spiegeln« der Nasen

Nasen im Flachwasserbereich – sie suchen die Schotterbänke zum Nahrungserwerb und zum Laichen auf



die bei einer Niederwassersituation (also der Fläche zwischen Niederwasser und Mittelwasser) trocken fielen, im Bereich von Passau bis Aschach ungefähr 313 Hektar. Innerhalb der folgenden 80 Jahre verringerte sich die Gesamtfläche der Schotterbänke um 60 Hektar auf rund 253 Hektar und wies somit um 1930 nur mehr 81 Prozent des ursprünglichen Ausmaßes auf. Dieser Rückgang von insgesamt 19 Prozent beruht vor allem auf den in diesem Zeitraum durchgeführten Regulierungsarbeiten.

Durch den Einstau des Kraftwerkes Jochenstein erlebte das obere Donautal einen weitaus stärkeren Verlust an Schotterflächen als je zuvor. So nahmen diese um rund 113 Hektar ab und wiesen zu diesem Zeitpunkt eine Ausdehnung von 140 Hektar auf. Der vollständige Verlust sämtlicher Schotterstrukturen ergab sich im Jahr 1964. Mit dem Einstau des Kraftwerkes Aschach sind nur mehr 0,2 Hektar bzw. 0,06 Prozent der ursprünglichen Fläche verblieben.

Dieser aus der Sicht der Ökologie negativen Entwicklung wird mit der Schaffung von *Lebensräumen aus zweiter Hand* entgegengesteuert. Ziel dabei muß sein, möglichst den ursprünglichen Verhältnissen näher zu kommen. Eine Illusion ist es, zu glauben, den Hausen wieder in unserem Donauabschnitt anzutreffen. Die

Verlust an Schotterflächen

Von der ursprünglichen Schotterfläche blieben nach Jochenstein und Aschach nur sechs Hundertstelprozent (!)

Lebensräume aus zweiter Hand



Abschnitt Schlögen vor dem Kraftwerksbau von Aschach. Großflächige Schotterbänke und Inseln dominieren die Flußlandschaft.

schlechte Wasserqualität des Schwarzen Meeres und die Vielzahl der Kraftwerke behindern das Aufkommen und den Aufstieg unseres größten Donaufisches. Auch der Huchen wird sich so lange



Der Sterlet ist der einzige in unserem Donauabschnitt vorkommende Vertreter der Störe.

Sterlet-Population nur im Donauabschnitt bei Engelhartzell

Schotterinsel als Rast- und Badeplatz



nicht in einer sich selbst erhaltenden Population einstellen, bis er wieder in die Zubringer aufsteigen kann und dort Laichgebiete vorfindet, die seinen Anforderungen entsprechen. Allerdings kann einer Vielzahl anderer Donaufischarten, unter Berücksichtigung ihrer Ansprüche, mit Hilfe von biotopverbessernden Maßnahmen das Überleben erleichtert werden. So könnte auch die Zukunft des *Sterlets*, dem letzten in unserem Donauabschnitt verbliebenen Störartigen, gesichert werden. Diese Fischart ist für ganz Österreich nur im Donauabschnitt bei Engelhartzell in einer selbst reproduzierenden Population dokumentiert. Trotz der vielfältigen Eingriffe in den Lebensraum Donau konnte sich der Sterlet hier halten. Seine Zukunft hängt nicht zuletzt von uns ab, ob wir die Donau als komplexes Ökosystem respektieren, oder ob wir ausschließlich den wirtschaftlichen Nutzen in den Vorder-

grund stellen. Nicht zuletzt bieten flußtypische Elemente, welche im Zuge von Strukturierungsmaßnahmen geschaffen werden, auch dem Menschen Lebensräume. War es früher der Nahrungserwerb, welcher die Menschen mit dem Fluß unmittelbar verband, so ist es heute die

Freizeitnutzung. Monotone Blockwurfufer wirken kaum als Einladung, den Fluß aktiv zu erleben. Schotterbänke und Inseln hingegen weisen eine beinahe magische Anziehungskraft auf die Erholungssuchenden auf. Gerade für Radtouristen und Ruderer laden Schotterbänke zum Verweilen und Baden ein. Daraus resultierende Mehreinnahmen im Fremdenverkehr durch Übernachtungen und Konsumation von Speisen und Getränken lassen zusätzlich ökonomische Vorteile infolge der Strukturierungsmaßnahmen erwarten.

Biotopverbessernde Maßnahmen wirken sich gleichzeitig positiv auf die ökologische und landschaftsästhetische Situation von Lebensräumen aus. Mit der Schaffung weiterer flußtypischer Strukturen wie Schotterbänke, Inseln und Altarme läßt sich die übermäßige Freizeitnutzung derartiger Bereiche reduzieren. Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher *Biotope* verteilt sich der Nutzungsdruck und gewährleistet somit die ökologische Funktionstüchtigkeit der einzelnen Teilbereiche. Aus diesem Grund bemüht sich die Wasserstraßendirektion in Erfüllung ihres gesetzlichen Auftrages, die Lebensbedingungen von Tieren und Pflanzen an den Ufern und in den ufernahen Bereichen zu verbessern, neben den bereits geschaffenen Strukturen weitere Teilbereiche im Sinne der Lebensraumaufwertung umzugestalten. Für das obere Donautal würde vor allem mit der Reaktivierung und Neuschaffung von Altarmsystemen, wie sie zum Beispiel bei Oberranna und Schildorf vorliegen, ein wichtiger Beitrag zur Förderung der standorttypischen Fauna und Flora geliefert werden.

Massive Eingriffe in den Lebensraum bewirkten nicht nur in der Donau einen Wechsel der Lebensbedingungen aquatischer Organismen. Auch für die Lebensgemeinschaften der Donauzubringer aus dem Sauwald kam es aufgrund wandelnder Rahmenbedingungen zu gravierenden Veränderungen. Als Beispiel sei

Schotterbänke und Inseln als belebendes Element der Landschaft

Der Abschnitt Schlögen heute: staubedingtes Fehlen jeglicher Schotterstrukturen



Altarmsysteme als wichtiger Beitrag zur Förderung standorttypischer Fauna und Flora

Die Perlmuschel –
eine der meist
gefährdeten Tierarten
Österreichs

hier die Perlmuschel genannt, welche in unserer unmittelbaren Heimat historisch gesehen große Bedeutung hatte.

Die *Flußperlmuschel* zählt zu den am meisten gefährdeten Tierarten in Österreich.⁶ In vielen Regionen Europas, wo Wasser über Urgestein fließt, gab es Fließgewässer, die einst schwarz von Flußperlmuscheln waren. Nur in wenigen Gebieten Mitteleuropas, darunter Niederösterreich und Oberösterreich, gibt es noch einige Restpopulationen, deren Fortbestand bedroht ist und die zum überwiegenden Teil geringe Bestandesdichten und Überalte-



Die Perlmuschel
lebt nur in klaren,
kalkarmen und
sandigen Bächen

runge aufweisen. In Österreich ist das potentielle Verbreitungsgebiet durch die geologischen Gegebenheiten auf bestimmte Regionen begrenzt. Der Sawwald stellt das südwestlichste Verbreitungsgebiet dar. Die Fähigkeit zur Bildung von Schmuckperlen rückte die Perlmuschel schon bald ins Interesse der Kulturgeschichte. In Europa läßt sich die systematische Nutzung der Flußperlmuschel urkundlich bis zum zwölften Jahrhundert zurückverfolgen.

Daß auch in Österreich die Perlfischerei ausgeübt wurde, ist nur wenig bekannt. In einer Notiz aus dem Jahre 1831 über die Perlfischerei in Oberösterreich ist folgendes zu lesen: *Die Perlen, schon im Alterthum hoch geschätzt, ein besonderer Schmuck der Damen, kommen aus dem Orient; aber auch in Norwegen, Schweden, Dänemark, England, Preußen, Pholen, Liefland,*

Böhmen, Schlesien und Sachsen gibt es schöne Perlen. Daß man jedoch deren auch im Land ob der Enns treffe, ist eine etwas seltene Notiz. Im Mühlkreise, im Hausruckkreise, im Innkreise stößt man auf Perlbäche mit reinem, hellem Wasser und sandigem, thonigem Grunde. Im Hausruckkreise erzeugt der Kesselbach, welcher die Pfarre St. Ägidi durchfließt, und sich mühsam durch die Pfarre Waldkirchen hinabwindet, Perlen von mittlerer Größe; ihre Wegfischung verbiethen Straftafeln. Im Innkreise führen der Ludhammerbach und der Kesselbach (gemeint ist der Große Kößlbach, Anm. d. Verf.) samt allen Nebenbächen in den Pfarren Münzkirchen, St. Roman und Schärdenberg Perlen, deren Gewinn ein eigener Fischer (einst ein Oberaufseher und sechs Unteraufseher) auf Staatskosten besorgt. Man muß aber wenigstens 3000 Muscheln untersuchen, bis man eine brauchbare Perle antrifft. 1797 schickten Se. Majestät der Kaiser den Abbé Unger zur Untersuchung und Befischung der genannten Bäche hieher. Er machte eine Ausbeute von 200 Gulden am Werthe. Auch waren 4025 Stücke Muscheln in jene Bachstrecke versetzt, welche größtentheils davon entleert waren. 1825 betrug die Ausbeute 79 Stücke erster, 51 zweyter und 767 dritter Sorte; 1826 war der Gewinn von erster Sorte 167, von der zweyten 129, von der dritten 3419 Stücke. Der Hauptfang darf nur von drey zu drey Jahren geschehen.

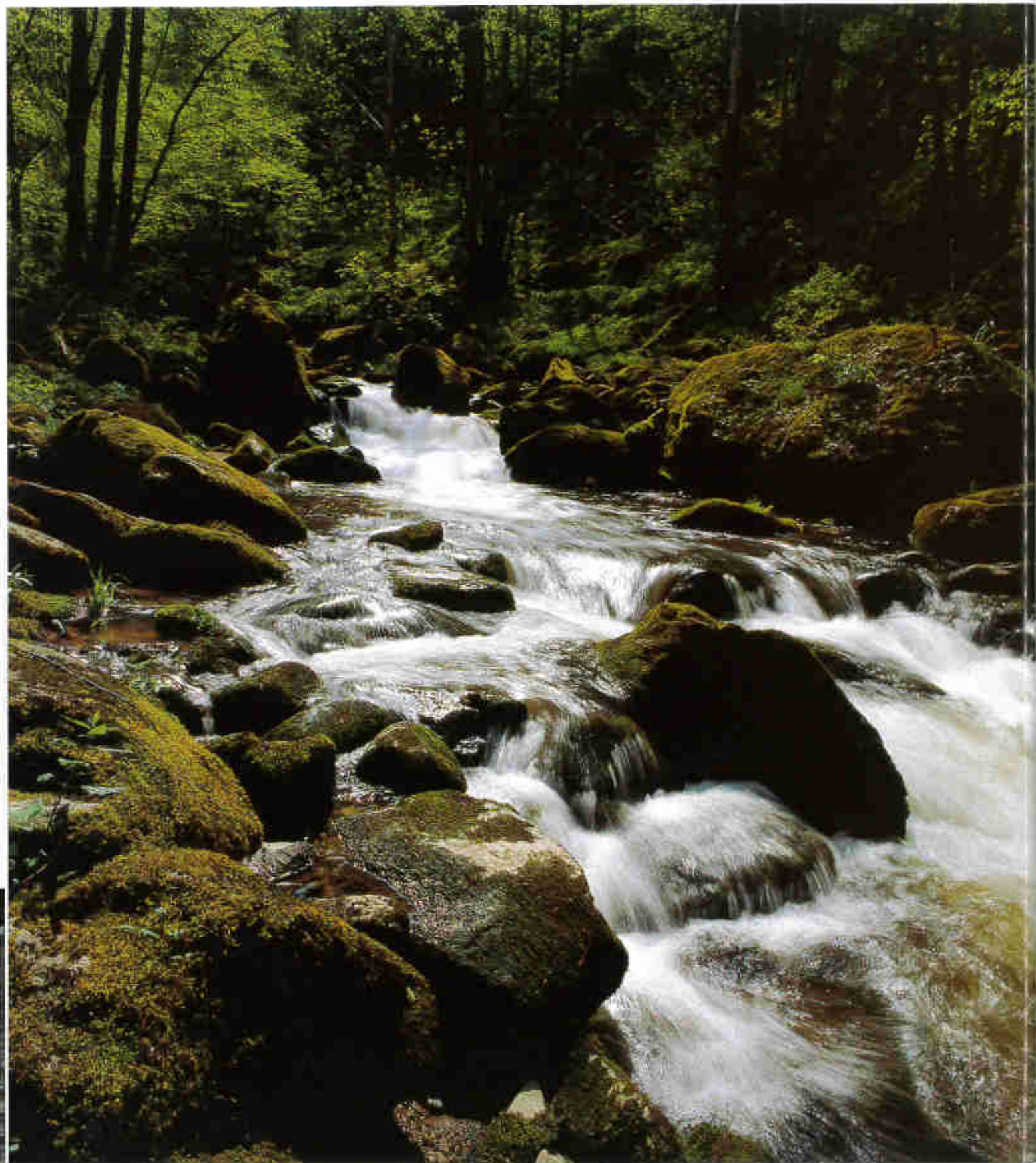
Auch aus 1859 gibt es einige Notizen über den Großen Kößlbach und den Raunzenbergerbach: [...] *Der Raunzenbergerbach wurde 1765 zum ersten Male befischt. Diese beiden Bäche durchsuchte der Hofmineraloge Abbé Unger, Pfarrer zu Hengersberg, welcher besonders von Wien beordert wurde, und der Fang war so ergiebig, daß die Kaiserin Maria Theresia einen prachtvollen Hals- und Armschmuck davon erhielt.*

Bei einer Ausstellung zum 900jährigen Jubiläum der Stadt Steyr (1884) wurde eine Mitra gezeigt⁷, die ursprünglich aus dem Besitz des Stiftes Suben am Inn stammte und im Stadtdechanats-hof in Linz aufbewahrt wurde. Diese war mit 3000 bis 4000 weißen Perlen aus dem Kößlbach geschmückt. Auch die Perlen der österreichischen Kaiserkrone stammen aus heimischen Gewässern.

Die Muscheldichte muß für heutige Verhältnisse unvorstellbar hoch gewesen sein, denn nach verschiedenen Angaben mußte man zwischen 1000 und 3000 Muscheln öffnen, um nur eine gute

Auf 3000 Muscheln
kam eine brauchbare Perle

Perlen aus dem Kößlbach
für Maria Theresia



Perle zu finden. Das bedeutet, daß man für 4000 Perlen vier bis zwölf Millionen (!) Muscheln durchsuchen mußte.

Im Rahmen einer Studie⁸ wurden 1992 im Sauwald zwölf Bäche an 23 Abschnitten auf das heutige Vorkommen der Flußperlmuschel untersucht. Die Literatur kannte fast alle diese Bäche als perlmuschelführend. In fünf Gewässern fand man keine aktuelle Besiedlung mehr, in drei wurden nur noch Leerschalen gefunden. Nur in vier Bächen konnten Flußperlmuscheln in sehr geringen Dichten nachgewiesen werden. Am Anfang war ganz offensichtlich die Perlräuberei die Hauptursache des Rückganges. Obwohl auch heute noch von unwissenden Menschen hunderte Muscheln aus dem Gewässer geholt, aufgeschlagen und nach Perlen durchsucht werden, hängen nun die Hauptursachen der massiven Dezi-



Seite 372:

4000 weiße Perlen von vier bis zwölf Millionen (!) Perlmuscheln aus dem Kleinen Kößlbach zierten eine Mitra aus dem Kloster Suben. Auch die Perlen der österreichischen Kaiserkrone stammen aus heimischen Bächen.

Die Perlmuschel stirbt aus!

Der ehemalige Donau-Altarm bei Oberranna in den fünfziger Jahren, derzeit zugeschüttet, könnte noch reaktiviert werden.

In der Zille Franz Haderer, Oberranna 1

mierung der Bestände – vor allem seit der Mitte dieses Jahrhunderts – eher mit der zunehmenden Industrialisierung und der Intensivierung der Landwirtschaft zusammen. Der Lebensraum der Muschel wurde in dieser Zeit auf so vielfältige Weise verändert, daß die tatsächlichen Gründe des Verschwindens im Einzelfall oft nicht ersichtlich sind.

Auch dieses Beispiel zeigt, daß die rein nutzungsorientierten Eingriffe in die Fließgewässer nachhaltige negative Effekte bewirken. Nur der behutsame Umgang mit diesen vielfältigen Ökosystemen kann langfristig den Fortbestand unserer Fauna sichern.

Gerald Zauner

Von zwölf untersuchten Bächen wiesen nur mehr vier geringste Bestände der Perlmuschel auf – rechtfertigen die immer »weißere« Wäsche, der Sauberkeitswahn mit Haushaltchemie und die nur durch Intensivlandwirtschaft erreichbaren niedrigen Fleischpreise diesen Verlust?





Gut 50 Jahre liegen zwischen der Photographie um 1929 auf dieser Seite und der Satellitenaufnahme des Donautales 1984 auf der Seite 377

Mittelpunkt einer beeindruckenden Tallandschaft

Voll großer Erwartungen betritt der Ausflügler das Donautal zwischen Passau und Aschach. Kam er bisher meist mit dem Schiff oder dem Auto angereist, so ist er in letzter Zeit jährlich tausendfach *mit dem Rad'l da*. Die Schönheit des weithin bekannten Tales, die Einheit zwischen Wasser und Wiesen, dem breiten blauen Band des Himmels und den grünen, im Herbst bunten, durchgehend bewaldeten Hängen, den kleinen und größeren Siedlungen, den Wellen des Stromes und auch den manchmal die Hänge entlang streifenden Nebelfetzen, beeindrucken jeden Besucher – und die Einheimischen lieben ihr schönes Fleckchen Erde.

Das Donautal um Engelhartzell

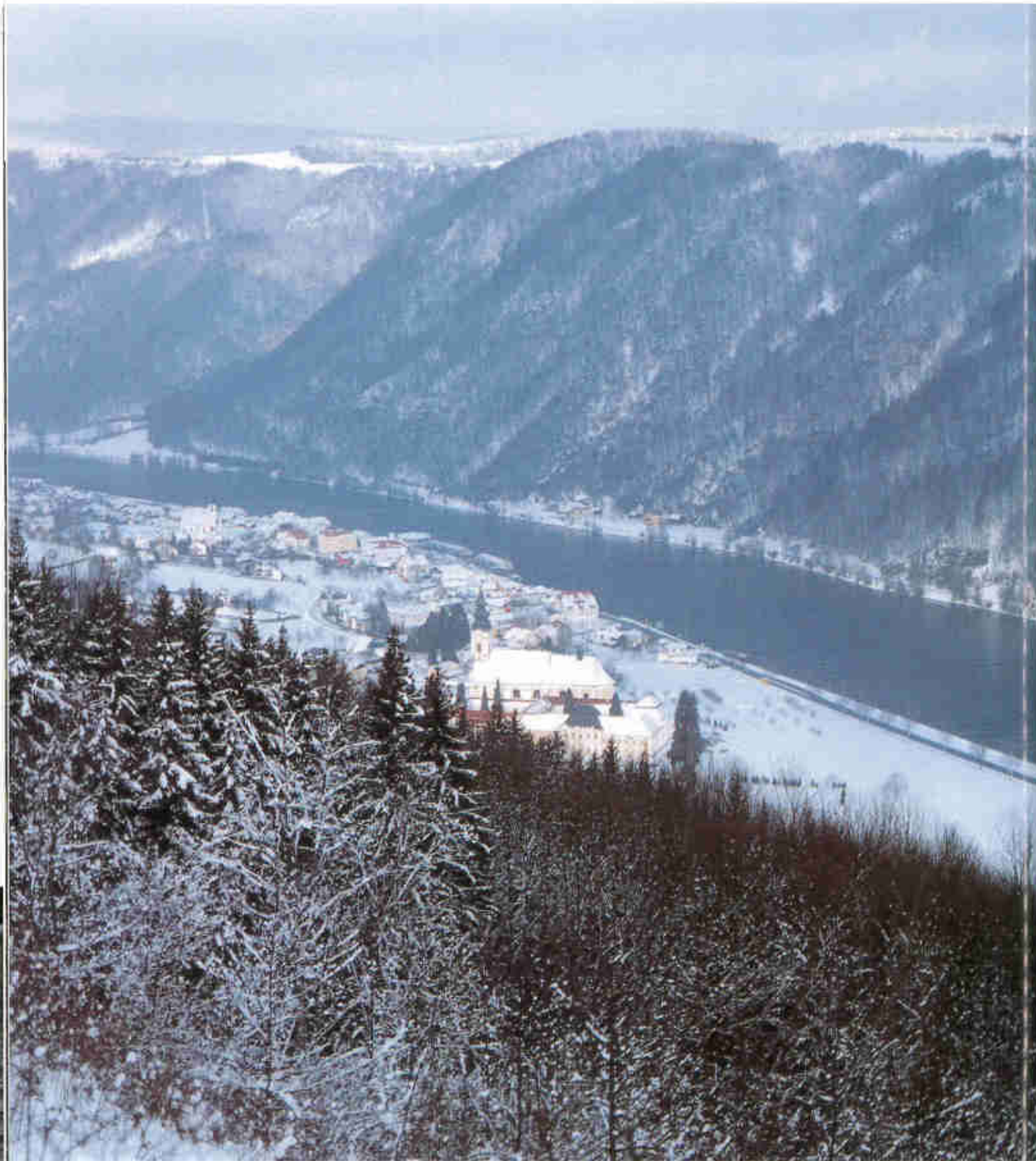
Engelhartzell liegt am rechten, südlichen Ufer des Donaustromes, der tief in die weit nach Süden reichenden Ausläufer des

Urgesteinmassives der Böhmisches Masse eingeschnitten ist. Die Donau, sonst ein Tieflandstrom, hat sich hier entlang der Bruchlinie der *Donaustörung* eine reizvolle Tallandschaft geschaffen. Dieses *Erosionstal* trennt den Sauwald vom Mühlviertel. Von Vilshofen über Passau bis zur Schlägener Schlinge folgt der Strom geradlinig der Bruchlinie von Nordwesten nach Südosten. Bei der Schlägener Schlinge umschließt er in einer engen Kehre einen schmalen Felsriegel von etwa 200 m Höhe über dem Fluß, nach einer weiteren vollkommenen Schwenkung erreicht er wieder die frühere Fließrichtung.



Satellitenaufnahme des Donautales 1984 aus 705 km Höhe
© Geospace

Passau, etwa 25 km stromaufwärts von Engelhartzell, liegt auf einer Seehöhe von 313 m, Engelhartzell auf 292 m und das von Engelhartzell knapp 15 km entfernte Schlögen auf 288 m Seehöhe. Die Talhänge steigen rechts und links der Donau manchmal direkt aus dem Fluß, meist aber durch einen schmalen flachen Geländestreifen vom Fluß getrennt, zum Teil steil und schroff 200 bis 600 m hoch auf. Dahinter erstrecken sich die welligen Hochebenen im Norden des Mühlviertels und im Süden des Sauwalds.



Gesteine und Landschaftsformen

Als weitaus häufigstes Gestein finden wir an beiden Donauhängen den *Perlgneis*. Seinen Namen leitet man von den an angewitterten Flächen deutlich hervortretenden weißlichen *Feldspatrundlingen* ab. Die Bruchlinie der Donaustörung begleiten schmale, lange Bänder von Schiefergneisen, aus denen zum Teil auch der fingerartige Sporn der Schlägener Schlinge besteht. Diese Gesteinsarten weisen verschiedene Härten auf und verwittern daher auch verschieden rasch. Deshalb und wegen der grabenden und formenden Tätigkeit der Donau, unterschiedlich an Prall- oder Gleithängen, und wegen der verschiedenartigen Witterungseinwirkungen am Nord- und am Südhang, neigen sich die Talhänge verschieden stark. Die Hänge links des Stromes sind, weil südexpunziert, stärker den abtragenden Kräften der Witterung ausgesetzt und daher steil, die Hänge rechts des Stromes wieder überwiegend nur mäßig steil geneigt und verflachen sich zur Donau hin.

Vielfach sind die Hänge auch von Felsabstürzen durchsetzt, deren bedeutendste im Raum der Schlägener Schlinge, bei Hinteraigen und um Schloß Neuhaus liegen. Ähnliche Verhältnisse finden sich in der Schlucht der Ranna, im engen Tal des kleinen Kößlbaches und unterhalb der Ruine Stauf im Tal der Aschach. An den Hängen erstrecken sich teilweise Blockströme als Ergebnis der Verwitterung der Gesteine und des Fließens des Bodens seit der Eiszeit. Sie sind vielfach vom Wald überwachsen und kaum mehr bemerkbar.

Im Tal wechseln weitere Bereiche um die Ortschaften mit engeren Talbereichen. Fast jede Siedlung hat ein Gegenstück oberhalb der Hänge, Pyrawang und Esternberg, Kasten und Vichtenstein, Engelhartszell und Stadl sowie St. Aegidi, Wesenufer und Waldkirchen.

Sauwald nennt man die südlich und oberhalb des Donautales liegende Landschaft, an der auch das Gemeindegebiet von Engelhartszell seinen Anteil hat. Dieser Sauwald gleicht in seiner herben Schönheit dem Mühlviertel. Er ist ein Hochplateau von

Seite 378:
Blick von der »alten
Straße« auf den Markt

Der Vermessungspunkt
auf dem Haugstein in den
zwanziger Jahren



Seite 381:

Im Herbst entfalten
die Laubwälder im
Donautal ihre Pracht

durchschnittlich etwa 500 bis 600 m Seehöhe, auf dem sich einzelne Bergrücken parallel zur Richtung des Donautales erheben, die bedeutendsten tragen zum Teil ausgedehnte Wälder. Am höchsten ragt der Haugstein, er erreicht 896 m Seehöhe und liegt an der Grenze zwischen den Gemeinden Vichtenstein und Engelhartszell. Die Täler des Sauwaldes sind im oberen Bereich flach und weit schüsselförmig, sie werden aber zur Donau hin enger und vielfach schluchtartig. Die bedeutendsten davon sind die Schluchten des Kleinen und des Großen Kößlbaches rechts der Donau, links die Rannaschlucht und schließlich die tief eingeschnittenen Täler der Kleinen und der Großen Mühl. Zum Gemeindegebiet von Engelhartszell selbst gehören der Kleine Kößlbach, der Sausende Bach und der Fallauerbach.

Die Donau

Der die gesamte Landschaft prägende Donaustrom, historisches Bindeglied zwischen West und Ost, in der Römerzeit Grenze nach Norden, auch in der Mitte unseres Jahrhunderts Grenze, diesmal zwischen Ost und West, fließt heute aufgestaut und trägt zwischen der Nibelungen-Bundesstraße am Südufer und der Uferstraße im Norden. Die Kraftwerksbauten in Jochenstein und Aschach haben den einst reißenden Strom in ein fast durchgehend etwa 300 m gleich breites, vom Menschen beherrschtes Gewässer gewandelt. Wo heute das geradlinige oder weit geschwungene Ufer durchwegs von Steinwürfen begrenzt ist, die zum Teil mit Ufergehölzen bestockt sind, zogen sich früher Schotterbänke entlang, am Ufer begleitet vom alten Trepelweg.

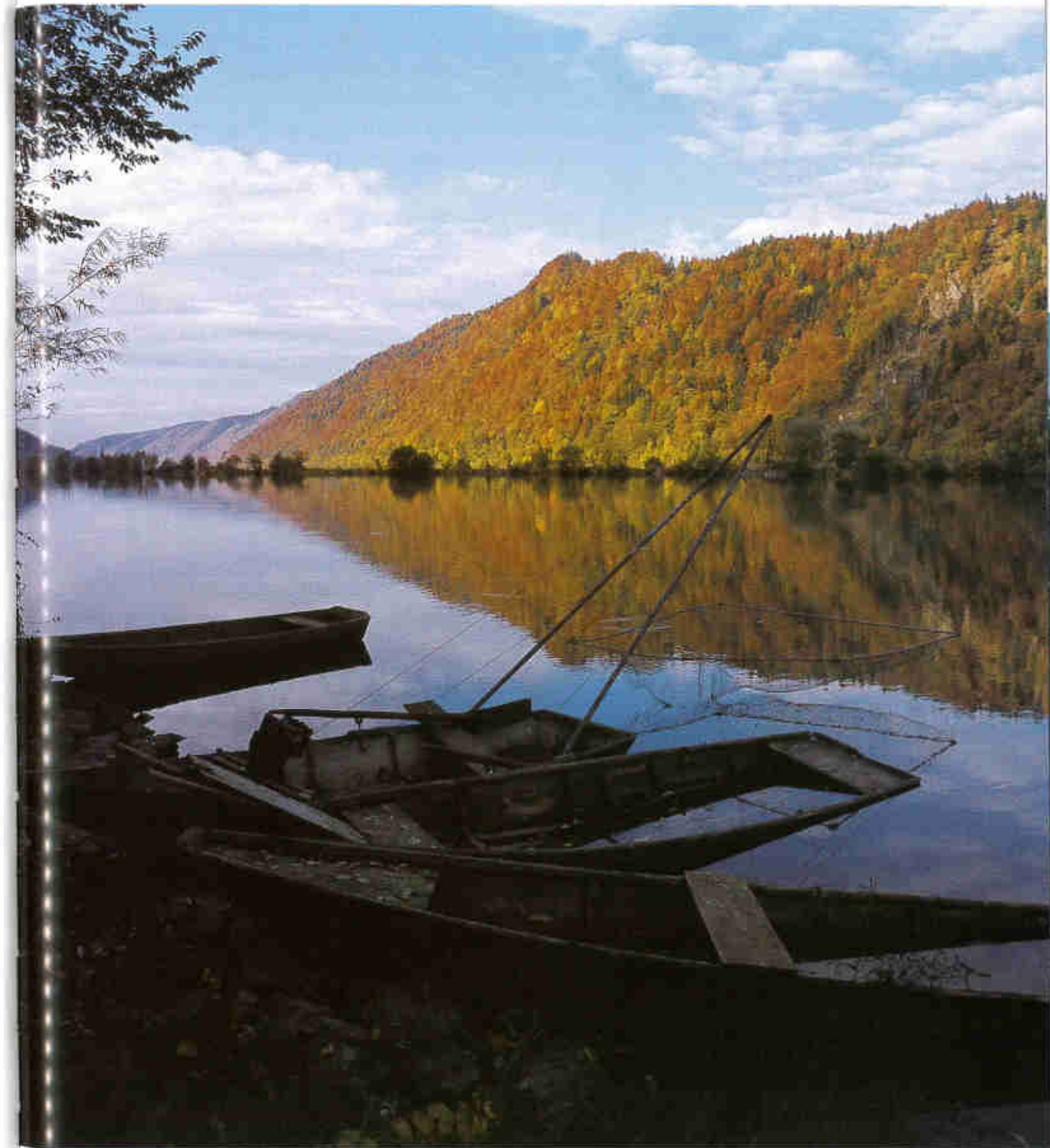
Das *leichte Wasser* im Innenbogen und das *schwere Wasser* im Außenbogen führten zum Wechsel von Anlandungen und Erosionen und damit zur Ausbildung von Gleit- und Prallufeln. An flachen, südlichen Gleit-

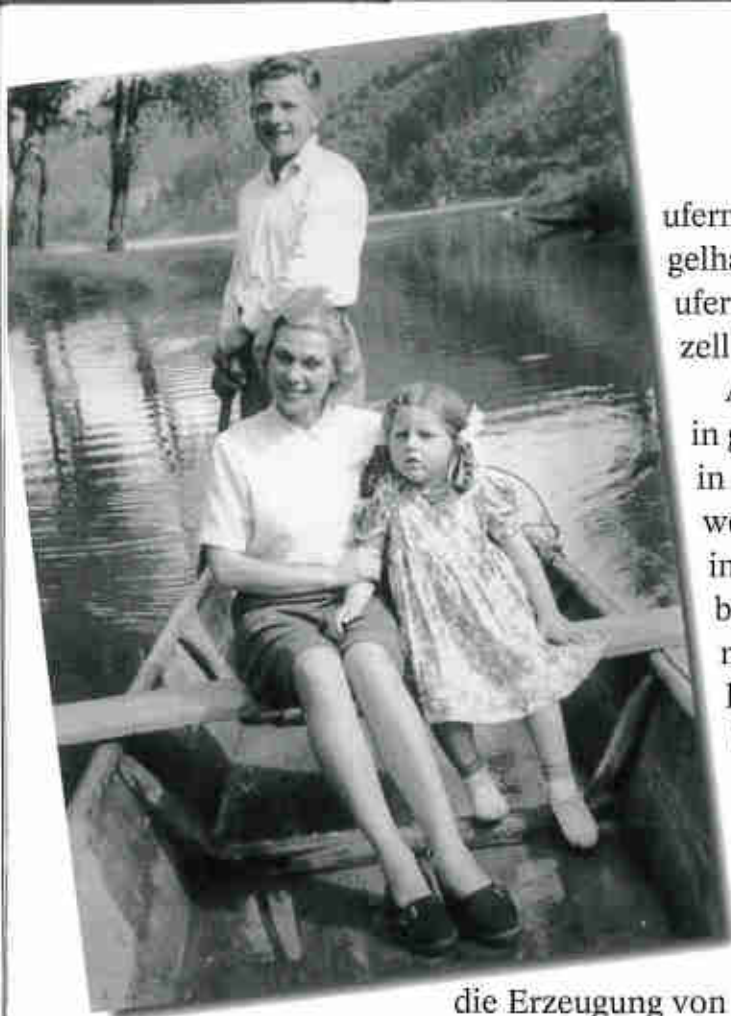
Das *leichte Wasser* im Innenbogen und das *schwere Wasser* im Außenbogen führten zum Wechsel von Anlandungen und Erosionen und damit zur Ausbildung von Gleit- und Prallufeln. An flachen, südlichen Gleit-

Au- und Uferlandschaft
beim Jochenstein
zur Jahrhundertwende
Beachtenswert ist die
Breite der damaligen
Straße nach Passau



Donaulandschaft bei Jochenstein





Große Auwälder, bewaldete Inseln und Altarme wie jener in Oberranna waren Paradiese für alle Wasservögel und Erholungsraum für Einheimische und Sommerfrischler.

Das Bild zeigt Ludwig Mayer und seine Tochter mit einer ungarischen Flüchtlingsfrau, 1956

ufern liegen die Siedlungen Pyrawang, Kasten, Engelhartzell und Wesenufer, an nördlichen Gleitufern in Bayern die Ortschaften Erlau und Obernzell und im Mühlviertel Niederranna.

Auwälder fand man früher um Engelhartzell in größerem Ausmaß, rund um Kasten oder auch in Roning. Der nach der Errichtung des Kraftwerkes Jochenstein wiedererstandene Auwald in der Schildorfer Au in der Gemeinde Esternberg mit seinem dichten Untergehölz und seinen Nebenarmen der Donau läßt die Urtümlichkeit dieser früheren Auen erahnen. In der Donau selbst lagen früher noch bewaldete Inseln, sogenannte *Haufen*, der Roninger Haufen oder auch ein Haufen bei der Kramesau. Sie waren ausgesprochene Paradiese für alle Wasservögel.

Heute wird die Donau vom Menschen für die Erzeugung von elektrischer Energie verwendet, aber auch als Wasserweg genutzt, der seit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet, sodaß hier nun Fracht- und Passagierschiffe vieler Nationalitäten und Größenordnungen entlangziehen. Außerdem hat sich rund um die großen Bootshäfen in Kasten und Schlögen lärmender Verkehr mit Motorbooten und Motorjachten entwickelt, der dem Tal im Sommer teilweise die Beschaulichkeit nimmt, die doch eigentlich auch die Freizeitkapitäne genießen wollen.

Das Klima

Das Donautal um Engelhartzell weist wegen der starken Landschaftsgliederung auch klimatisch unterschiedliche Bereiche auf. Gegenüber den Hochlagen des Sauwaldes und des Mühlviertels ist das Tal klimatisch begünstigt, die Donau gleicht die Temperaturen ständig aus, während die Hochlagen ein rauheres Klima haben. Zu allen Jahreszeiten bilden sich im Donautal Nebel, die oft bis in das obere Hangdrittel reichen.

Dem feucht-kühlen, durchgehend bewaldeten Nordhang des Tales am rechten Ufer liegen die stark besonnten und steilen Südhänge am Mühlviertler Ufer der Donau gegenüber. Sie sind von

vielen wärmeliebenden Tier- und Pflanzenarten mit teilweise Reliktcharakter aus früheren, noch wärmeren Zeitepochen belebt. Die stark wechselnde Sonneneinstrahlung, eine äußerst vielfältige Windexponiertheit, eine unterschiedliche Wasserführung des Bodens und damit eine unterschiedliche Luftfeuchtigkeit gliedern die Lebensräume der Hänge. Die Licht- und Wärmestrahlen werden durch Felsen und durch den Wasserspiegel reflektiert.

*Seite 384:
Winterstimmung
in Maierhof*

Frühling in Vierling





Knapp neben trocken heißen Felsformationen und sonnen-durchglühten Steilhängen liegen kühle Schuttrunsen mit kleinen Rinnsalen. Enge und steile Einschnitte der Bäche in die Höhen von Sauwald und Mühlviertel beherbergen feucht-kühles, ausgeglichenes Schluchtwaldklima. Sonnige Rasen am Talgrund tragen schwach submediterrane oder kontinentale Klimazüge. Allerdings haben auch die Kraftwerksbauten und die Ausräumung der Tallandschaft Einfluß auf das Klima im Tal. Das Wasser des Stromes ist wärmer als zuvor, es gibt weniger Nebel, und es ist auch windiger geworden.

Entgegen des vielfältigen Klimas des Donautales ist das eher atlantische oder nordische Klima des Sauwaldes um Engelhartszell ganz anders geartet. Infolge der Höhen und der von allen Seiten dem Wettergeschehen stark ausgesetzten Lage sind hier die Temperaturen tiefer und die Niederschlagswerte höher. Das Maximum der Niederschläge fällt im Juli, in der Hauptvegetationszeit, das Minimum Ende März, am Beginn der Vegetationszeit, sodaß das Wachstum im Frühling mangels Feuchtigkeit nicht immer voll einsetzen kann. Einfluß auf die Vegetation zwischen Tal- und Höhenlage hat auch die größere Dauer der Schneebedeckung in der Höhe.

Der Wald

Charakteristisch für die Tallandschaft donauaufwärts und donauabwärts von Engelhartszell ist die durchgehende und nur durch sich hochwindende Straßen unterbrochene Bewaldung der Hänge. Die Waldausstattung beträgt zwischen 70 und 80 Prozent der Hangfläche. Lediglich ein mehr

oder weniger schmaler Streifen am Unterhang wird landwirtschaftlich genutzt, größere zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen finden sich nur in den Erweiterungsbereichen des Donautales rund um die zum Teil ausufernden Ortschaften.

Auswirkung der Kraftwerksbauten auf das Klima

Die Familie Greiner (Sepp in Roning) beim Brennholztransport zur Donauplätze, ca. 1925

Von rechts: Franz Greiner jun. (*1945), Josef und Franz Greiner, Maria und Karoline Greiner, Kathi und Josef Stadlmeier, Karl Ecker, unbekannte Person



Die Zusammensetzung der Waldbestände wechselt nach der Lage auf den Hängen und nach dem menschlichen Einfluß. Ursprünglich bedeckten die Hänge vorwiegend Laubwälder der natürlichen Vegetationsgesellschaften. Am linken Donauufer stocken nach den zum Teil großflächigen Nutzungen zur Brennholzgewinnung während der letzten Jahrhunderte weitläufige naturnahe *Stieleichen-Hainbuchenwälder* mit vereinzelt *Traubeneichen*, *Winterlinden* und *Kirschen*.

Am Nordhang des Haugsteins und überhaupt am Nordhang des rechten Ufers erstrecken sich ertragreiche Wirtschaftswald-

Waldwiese bei Edt mit Blick auf den Haugstein



flächen vorwiegend aus Fichten und den heute durch die Umwelteinflüsse stark gefährdeten Tannen, unterbrochen von *Buchenwaldstandorten* und Schluchtwäldern, in denen *Bergahorn*, *Spitzahorn*, Reste der *Bergulme*, *Trauben-* und *Stieleichen* vorhanden sind. In den Schluchten und Seitentälern stockt der *Eschen-Ahorn-Schluchtwald* mit *Bergulmen* und *Haseln* in alten Exemplaren. Vereinzelt finden sich auf den Anhöhen auch kleine *Weißkiefernwälder*, und ganz oben im Donautal bei Schildorf liegt die letzte, etwa 60 ha umfassende Auwaldfläche.

Die Wälder prägen die Landschaft des Donautales: Den dunklen Nadelwäldern des Südufers stehen die Laubwälder des Nordufers und in den Schluchtbereichen gegenüber. Im Frühling erscheinen hier die weißen Tupfen der Kirschbäume vor dem hellen und frischen Grün des Laubes, dieses unterbrochen nur von einigen dunklen, kleineren Fichtenbeständen. Im Herbst entfalten die Laubwälder ihre gesamte Pracht, wenn sie das Donautal bunt leuchtend begleiten. Das in der tiefstehenden Sonne glitzernde Wasser, die prächtigen Farben des Waldes und die lichten

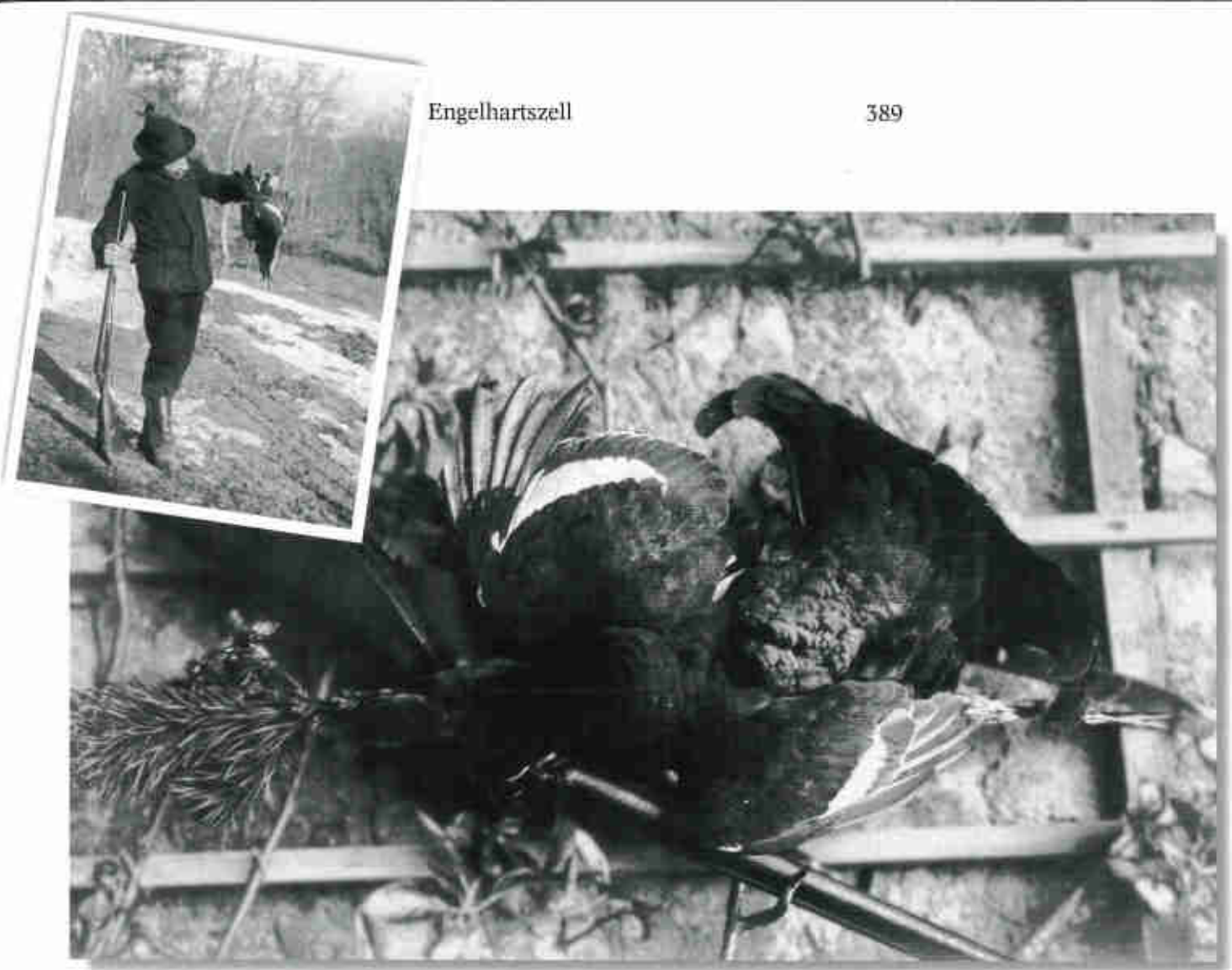
und in Streifen an den Hängen ziehenden Nebelreste machen die Herbstmorgen zur schönsten Zeit im Tal.

Die Tierwelt

Ebenso wie die Umwandlung der ursprünglichen Waldgesellschaften am südlichen Donauhang in heute ertragreiche Wirtschaftswälder dort den früheren Pflanzenreichtum reduziert hat, muß auch der Verlust von Tierarten beklagt werden.

Noch in den fünfziger Jahren bewohnte der stolze *Auerhahn* die Wälder um den Haugstein, bis in die Sechziger hielt sich vor der Entwässerung des Mooregebietes um Stadl eine Kolonie des *Birkwildes*. Dem scheuen *Haselwild* begegnet man in den Schluchtwäldern nur mehr äußerst selten, der in den siebziger

Smaragdeidechse
(*Lacerta viridis*)



Jahren noch in der Schildorfer Au horstende *Schwarze Milan* ist verschwunden. Lediglich der *Schwarzstorch* und auch der *Uhu* haben sich fast unbemerkt an unzugänglichen Stellen des Donautales in einzelnen Paaren erhalten.

Die häufige *Stockente*, das *Bläßhuhn*, die *Lachmöwe* und die *Schwäne* kennzeichnen als Kulturfolger den durch Menschenhand veränderten Zustand des Naturraumes. Nur wenige andere Entenarten, die *Reiherente*, die *Tafelente* oder auch die *Schellente* bevölkern im Winter den Stauraum um Jochenstein, der *Kormoran* ist heute wieder in größeren Schwärmen zu beobachten, und vom *Graureiher* findet man sogar im Wald oberhalb von Engelhartszell selbst eine Kolonie.

Wildschweine aber gab es trotz des irreführenden Namens *Sauwald* in historischer Zeit nur solche, die versprengt hier durchzogen. *Rehe*, *Füchse* und *Marder* haben sich der heutigen Zeit am besten angepaßt und gelten neben den *Stockenten* als die Hauptwildarten.

Auer- und Birkwild sind schon viele Jahrzehnte aus dem *Sauwald* verschwunden. An diesem Verlust haben nicht nur einige Jäger mit einer zweifelhaften Leidenschaft für Trophäen seltenen Wildes ihren Anteil, sondern auch der vielfältige Einfluß einer sich wandelnden Landwirtschaft, und nicht zuletzt der Tourismus. Heute lassen manche Langläufer, Wanderer und Radler oft jede Rücksicht auf den Lebensraum Wald missen.

Bild: Kaufmann Franz Pinter (Handlung in Schärding, Silberzeile Nr. 12) mit erlegtem Birkhahn, 1912

Sammlung Ernst Dürr jun.



Der schillernde Eisvogel (Familie Alcedinidae) braucht unberührte, unregulierte Bäche als Lebensraum.

Foto Hans Kumpfmüller

Die Alpenjohannisbeere wächst in Oberösterreich außerhalb der Alpen nur im Kleinen Kößlbachtal.

Foto Franz Grims

Entlang der Schluchtbäche huscht noch die *Wasseramsel*, ab und zu auch ein *Eisvogel* oder gar die *Gebirgsstelze*. Nach ihren Standortansprüchen findet man auf den Hängen die *Smaragdeidechse*, die *Zauneidechse*, die *Äskulapnatter*, *Gras-* und *Springfrosch*, *Feuersalamander* und *Erdkröte*. Die Tierwelt bedarf aber, vor allem die zum Teil reiche Insektenwelt auf den sonnigen Südhängen, noch eingehender Erhebungen und Erforschungen.

Die Pflanzenwelt

Neben den umfangreichen und verschiedenartigen Waldbeständen finden wir Gärten, Kleinäcker, am Talgrund zum Teil intensiv und an den steilen Unterhängen unterhalb der Wälder zum Teil nur mehr extensiv bewirtschaftete Wiesen, an den Rändern und auf den Böschungen Mager- und Halbtrockenrasen, im Sauwaldbereich, besonders um Stadl, auch kümmerliche Reste von in den fünfziger und sechziger Jahren ausgeräumten Feucht- und Moorflächen.



Im gesamten Donautal zwischen Passau und Aschach wurden bisher ca. 700 Blütenpflanzenarten gezählt, wovon etwa 200 in der weiteren Umgebung fehlen, aber durch die reich gegliederten Standortverhältnisse im Tal erhalten geblieben sind. Floristisch

gesehen zählt das Gebiet zu den artenreichsten in Oberösterreich und beherbergt eine Reihe sehr seltener Arten, wie zum Beispiel die *Elsbeere* auf den nach Süden geneigten Hängen des linken Ufers. Darüber hinaus sind hier rund 200 Moosarten bekannt.

Man findet auch Pflanzen mit kontinentaler Verbreitung, die auf früheres Weinbauklima hinweisen, wie den *Deutschen Ginster*, solche mit subatlantischer Verbreitung wie die *Traubeneiche* und mit submediterraner Verbreitung wie die *Pimpernuß*. Präalpine Pflanzen wie die *Zyklame*, der *Türkenbund*, die *Soldanelle* und die *Sterndolde* sind nicht selten, auch Pflanzen nordisch-eurasischer Verbreitung wie das *Maiglöckchen*.

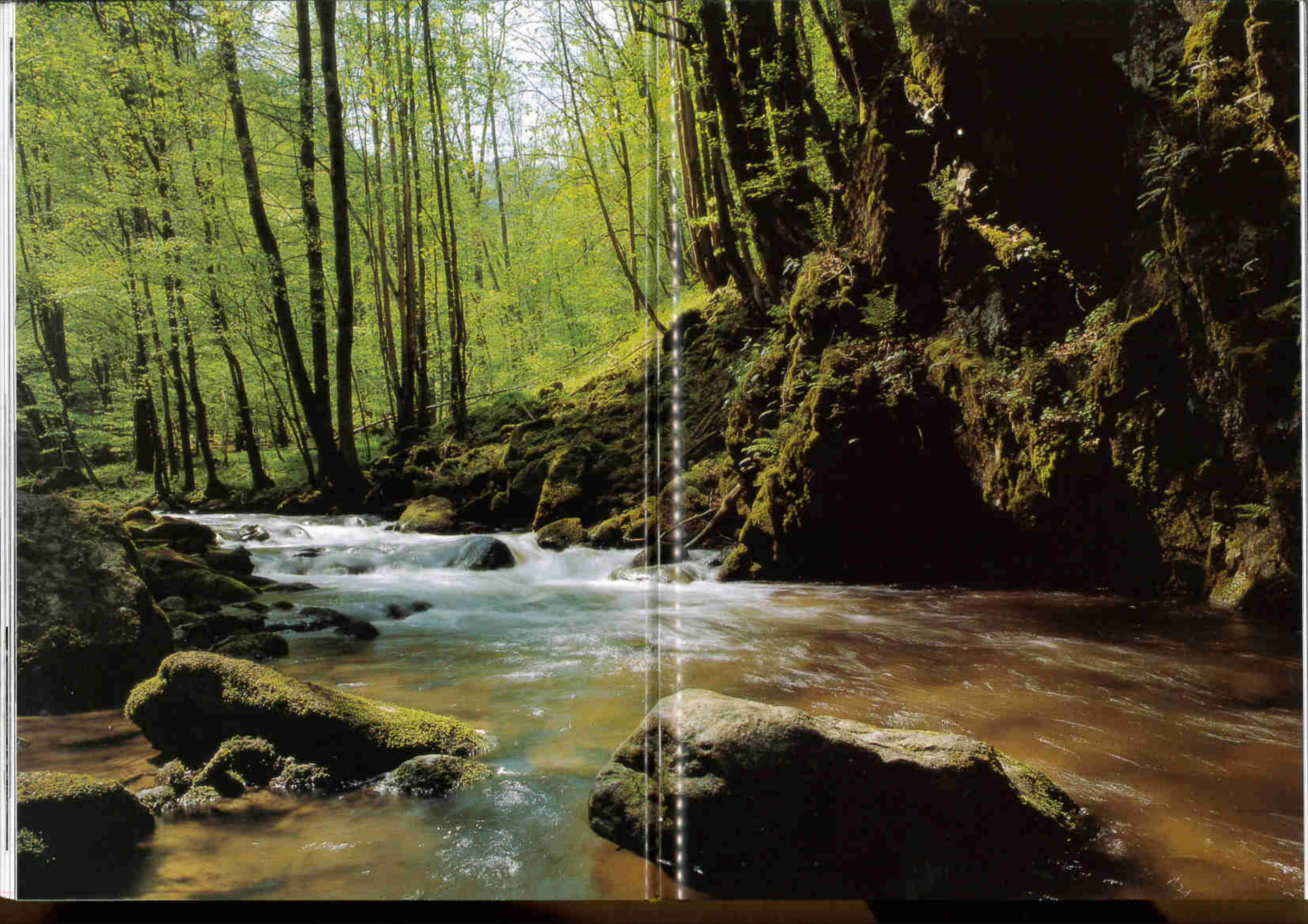
Für das Gemeindegebiet von Engelhartzell selbst seien von allen diesen Pflanzen als besonders auffällig genannt die *Frühlingsknotenblume* in den Schluchtwäldern, die äußerst bedrohten kleinflächig dichten Standorte des *Schneeglöckchens*, dieses stellenweise auch gemischt mit dem *Blaustern*, im Kößlbachtal der *Eisenhut*, an den Hängen der *Seidelbast* und die *Haselwurz*, das *Leberblümchen*, auf den wenigen Feucht- und Moorflächen noch das *Sumpfbloodauge*, das breitblättrige *Knabenkraut* und etwas *Wollgras*. Wie groß ist hier der Verlust durch intensive Bewirtschaftung, Entwässerung, Planierung, Verkehrserschließung und Siedlungstätigkeit! Die nicht nur das Bild der offenen Tallandschaft störende Aufforstung steiler, nur mehr aufwendig und schwierig zu bewirtschaftender Hangwiesen mit Fichtenkulturen trägt heute zur weiteren Beeinträchtigung bei.

Das Kleine Kößlbachtal

Eine besondere Stellung im Naturraum von Engelhartzell nimmt das Tal des Kleinen Kößlbaches ein. Der Bach kommt aus der Hochfläche des Sauwalds östlich des *Feichtberges* und fließt zuletzt in einem sehr engen, V-förmigen Tal der Donau zu. Diese Strecke hat auf einer Länge von etwa 4 km ein Gefälle von 200 m, und der Bach stürzt durch klammartige Engstellen und über Kaskaden tosend zur Donau. So hat sich der Kößlbach ein Erosionstal geschaffen, wie es

Es bedurfte vieler Vorarbeit, noch mehr Besprechungen und etlicher Überzeugungsarbeit, um das große Ziel Naturschutzgebiet »Kleines Kößlbachtal« verwirklichen zu können. Eine der vielen Begehungen war am 24. September 1992. Von links Prof. Franz Grims, die Bürgermeister August Sigl, Waldkirchen, Friedrich Bernhofer, Engelhartzell, und Konrad Sageder, St. Aegidi, sowie Dipl.-Ing. Wolfgang Peherstorfer
Foto: Rieder Rundschau



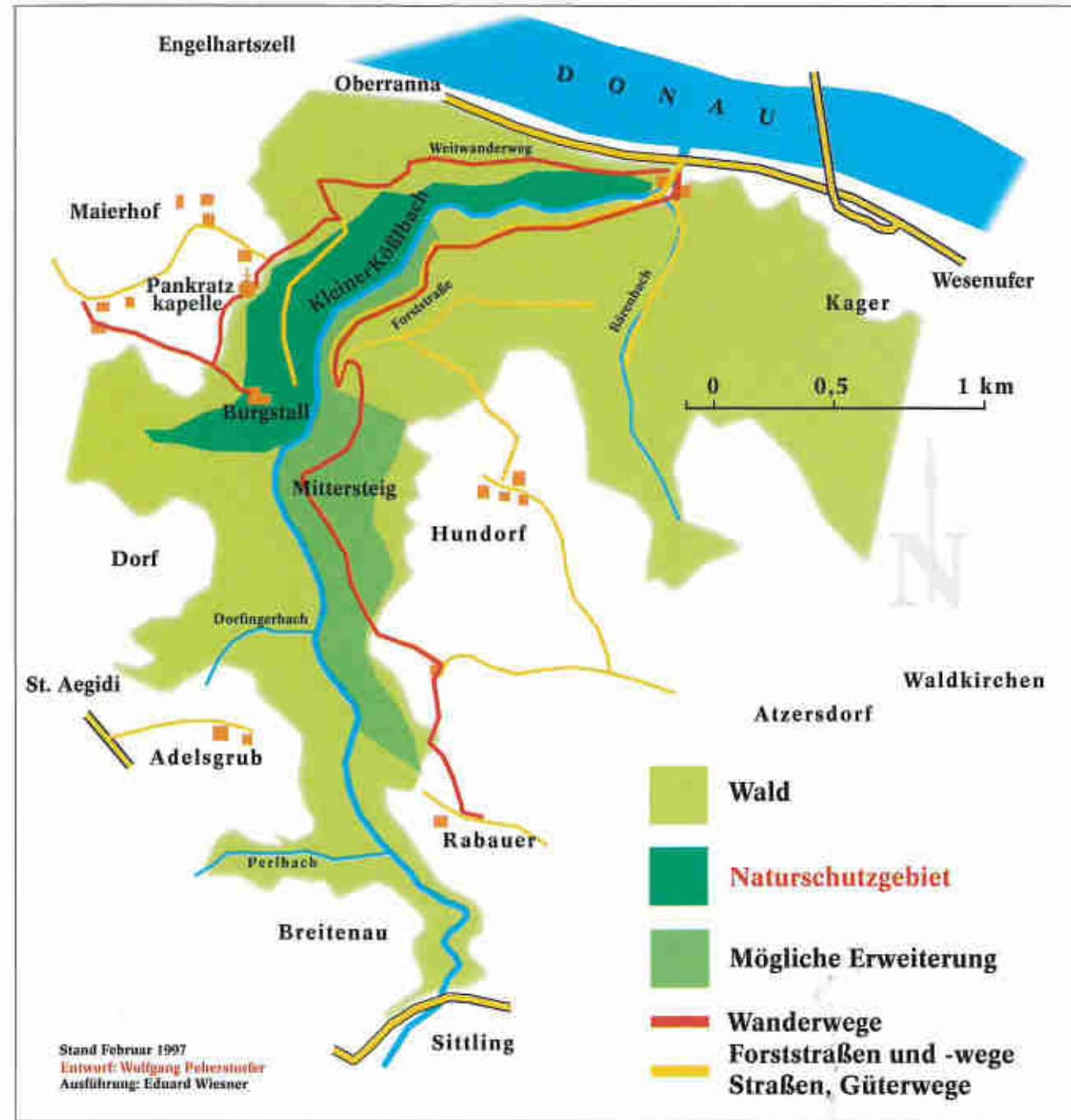


Engelhartszells Anteil am Kleinen Kößlbach

mit seinen steilen Hängen, Felskanzeln, Blockströmen und naturnahen Wäldern im Donauraum kein zweites Mal zu finden ist.

Auch die Gemeinde Engelhartszell hat hier ihren Anteil, denn knapp vor der Mündung des Baches schwenkt dieser aus Süden kommend nach Osten und bildet die Gemeindegrenze zu Waldkirchen. Unterhalb des *Rotbuchen-Birken-Föhrenwaldes* im oberen Hangbereich erstrecken sich auf den steilen Südhängen auf mageren, trockenen Böden *Eichen-Hainbuchenwälder*, in

Naturschutzgebiet »Tal des Kleinen Kößlbaches«



denen man ab und zu die *Winterlinde*, die *Stiel- und Traubeneiche*, die *Hasel* und die *Tanne* findet.

Auch außerhalb des unmittelbaren Gemeindegebietes von Engelhartszell wachsen im Tal ursprüngliche Waldgesellschaften, wie *Rotbuchen-Birken-Föhrenwald* im oberen Hangbereich, *Rotbuchen-Hainbuchen-Eichenwälder* in den mittleren Hanghöhen, *Rotbuchenwälder* auf tiefgründigeren Böden, *Blockwälder* aus *Fichten* oder auch *Laubblockwälder* mit *Bergulmen*, *Bergahorn*, *Hainbuchen* und *Haseln* oder der *Linden-Bergahorn-Blockwald*. Auf anderen Blockgebieten, bestehend aus plattigem Kleinschutt, stocken *uralte Haseln*, deren Stämme bis zu 20 cm Durchmesser erreichen. Die vielfältige Krautschicht entspricht diesen Waldgesellschaften, und der Kenner entdeckt *seltene Pilzarten*. Den Talgrund selbst und auch die vielen kleinen Rinnsale der Hänge begleiten *Schwarzerlen- und Eschenwald*, und schließlich begeistert die Vielzahl der zum Teil *seltener Moose und Flechten*.

Schmerzlich erfahren wir heute, wie intensive Umwelteinflüsse und die Bewirtschaftung der letzten Jahrzehnte weitreichende negative Veränderungen in unseren Wäldern durch Verlust von Pflanzenarten und Pflanzenrassen und deren Erbmateriale sowie im Boden mit sich gebracht haben. Wir schätzen daher vermehrt naturnah gebliebene Waldbestände, und bundesweit wird ein Netz natürlicher und naturnaher Waldgesellschaften gesucht, um dort Naturwaldreservate einzurichten. Das Kößlbachtal soll dazugehören.

So war es schon seit Beginn der achtziger Jahre Wunsch von Fachleuten und örtlicher Naturliebhaber, hier unter Einschluß auch von Waldflächen der Gemeinde Engelhartszell ein Naturschutzgebiet zu errichten, das die vielfältige Pflanzen- und Tierwelt erhalten hilft. Die wegen der extensiven Bewirtschaftung der Wälder in weitgehend natürlichem Zustand erhaltenen Ökosysteme – Reservate für viele sonst bedrohte Pflanzen- und Tierarten – sollten der Nachwelt als Nachweis und Beleg der ursprünglichen Lebensformen bewahrt bleiben, und langfristig müßte hier dar-

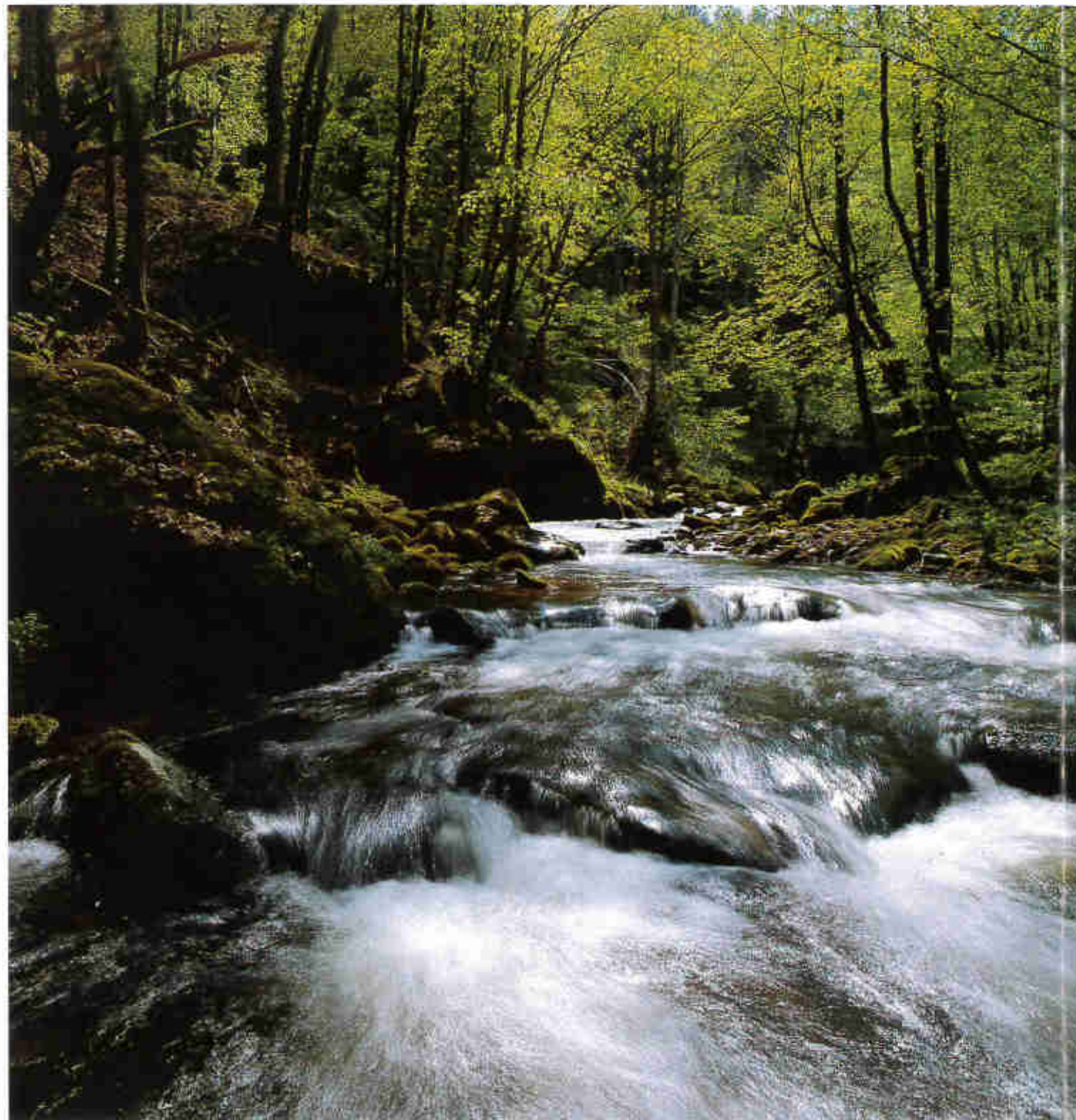


Dorniger Schildfarn
Den in den Alpen häufigen »Dornigen Schildfarn« findet man im Donautal nur in Schluchtwäldern. Der wintergrüne Farn ist im Kößlbachtal mit der Frühlingsknotenblume, die hier in dichten Beständen vorkommt, vergesellschaftet
Foto Franz Grims

über hinaus ein vom Menschen unbeeinflusster Ablauf aller Lebenserscheinungen gewährleistet sein.

Seit 1981 war die Unterschutzstellung der Schluchtwälder im Kößlbachtal Herrn Prof. Franz Grims aus Taufkirchen an der Pram, dem Verfasser vielfacher wissenschaftlicher pflanzenkundlicher Arbeiten, der auch seit Jahrzehnten den Naturraum des Donautales und des Sauwaldgebietes und seine Veränderungen

Engagement
von vielen Seiten



beschrieben hat, sowie dem Autor als Bezirksforsttechniker und Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz im Bezirk Schärding ein persönliches Anliegen.

Lange währten die Verhandlungen mit den Grundeigentümern. Viele Begehungen, Begutachtungen und Besprechungen waren notwendig, um die ursprüngliche Skepsis der Waldbesitzer zu überwinden. Mehrere Initiativen der Naturschützer und auch der forstlichen Planung, unterstützt immer wieder durch den Bürgermeister und Landtagsabgeordneten Friedrich Bernhofer aus Engelhartzell, sowie unzählige Gespräche auch im kleineren Kreis, hielten das Thema warm und zumindest in den örtlichen Entscheidungsgremien bekannt.

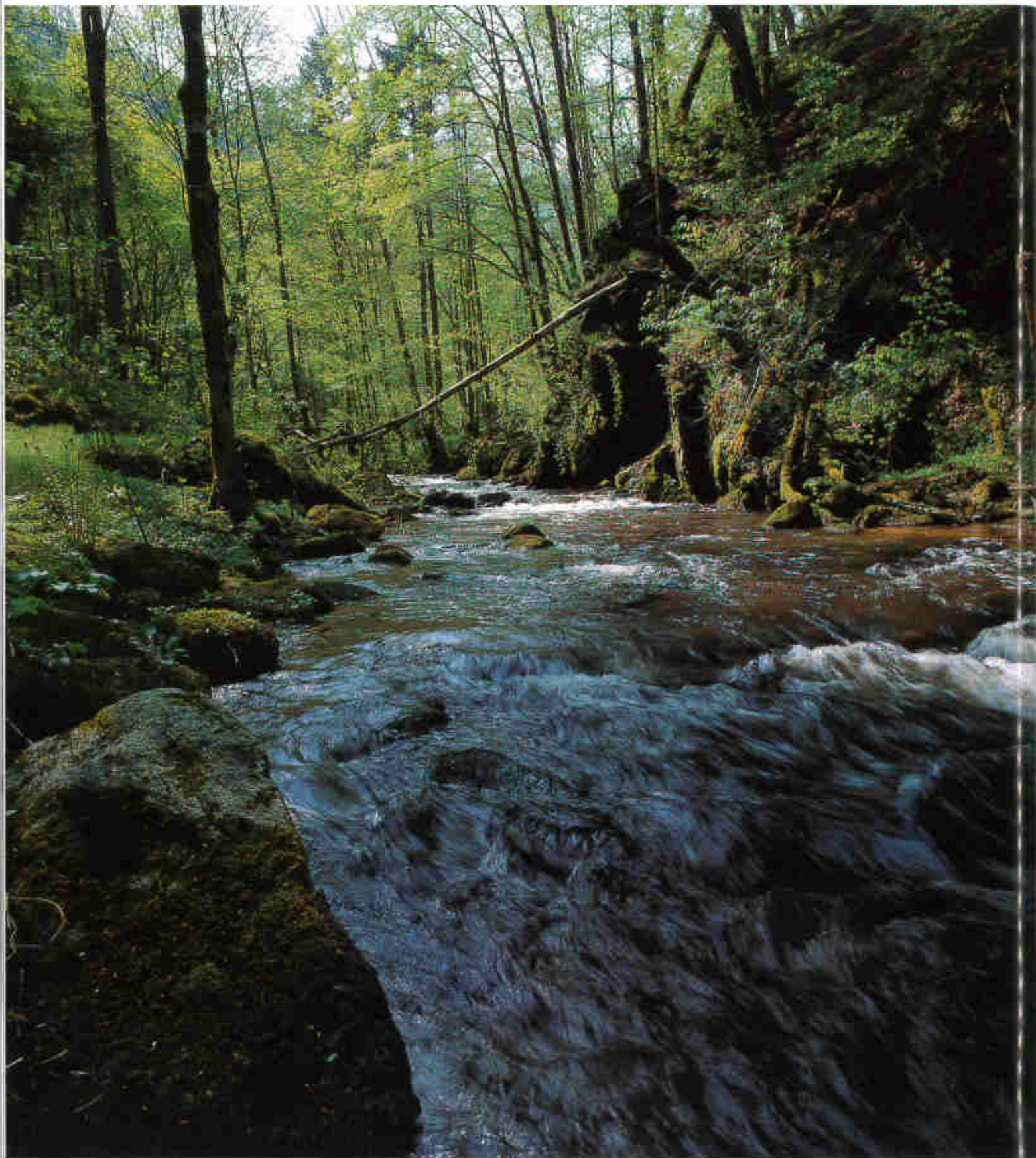
Im Jahre 1993 änderte sich alles zum Guten im Sinne der Vorstellungen des Naturschutzes, der Naturschutzbehörden und der forstlichen Dienststellen: Ein Waldeigentümer verkaufte seinen Waldflächenanteil in St. Aegidi an den *Österreichischen Naturschutzbund*, der hierzu finanzielle Unterstützung und Hilfe durch das Land Oberösterreich erhielt. Diese Fläche im Ausmaß von etwa zwölf Hektar, im wesentlichen auf einem steilen Felsrücken vom Bach aufwärts bis fast zur Hangkante unterhalb der Pankrazkapelle reichend, war immer schon einer Kernzone des künftigen Naturschutzgebietes zugeordnet worden. Der Verkauf ließ nun auch andere Waldeigentümer, mit ihrem Wald angrenzend an die zuerst gekauften Flächen, überlegen, ihre Grundstücke oder Teile davon in ein Naturschutzgebiet einzubringen. Vom Oö. Naturschutzbund wurden weitere Flächen angekauft, für andere Flächen vom Land Oberösterreich Verträge mit den Grundeigentümern abgeschlossen.

Schließlich konnte im Jahr 1996 von der Oö. Landesregierung eine Verordnung erlassen werden, in der vorerst 32 Hektar der linksufrigen Waldflächen des Kleinen Kößlbachtals zum Naturschutzgebiet erklärt werden, davon liegen acht Hektar in Engelhartzell.

Die Schutzgebietsverordnung läßt künftig nur mehr kleinflächige Maßnahmen zur Förderung der hier heimischen Waldle-



Dreifarbiger Porling
Er besiedelt abgestorbene Haselsträucher und hat sein Hauptverbreitungsgebiet in den nördlichen Kalkalpen
Foto Franz Grims



bensgemeinschaften zu. Auf den dem oberösterreichischen Naturschutzbund gehörenden Flächenteilen soll sich der Wald aber überhaupt nur als ein sich selbst gestaltender Lebensraum, durch den Menschen lediglich vom Rand und vom Gegenhang aus beobachtet, entwickeln können.

So ging der vor 16 Jahren erstmals geäußerte Wunsch auf Bewahrung und Auszeichnung des Naturparadieses *Kleines Kößlbachtal* nach langen zähen Verhandlungen, in denen viel Unverständnis ausgeräumt werden mußte, in Erfüllung. Geholfen hat eine heute doch im Gegensatz zu früher höhere Wertschätzung naturnaher Lebensräume zusammen mit der Erkenntnis, nicht jeder Quadratmeter müsse unbedingt Ertrag bringen. Auch die öffentliche Hand war nun zu investieren bereit, was schließlich endgültig die Wege zu den Grundeigentümern öffnete.

Der nun gesicherte Schutz eines Teiles der Naturwaldbestände in den Gemeinden Engelhartzell und St. Aegidi stellt einen vielversprechenden Anfang und Modellfall zur Bewahrung nicht nur vielleicht langfristig des gesamten Kößlbachtales samt seiner bemerkenswerten Vielfalt an Flora und Fauna, sondern darüber hinaus der Ökosysteme und Landschaftsformen des Donautales zwischen Passau und Aschach dar. In zunehmender Übereinstimmung zwischen den Grundeigentümern, den örtlichen und überörtlichen Behörden sowie den Naturschützern und Forstleuten könnte dies zur umfassenden Auszeichnung und zum umfassenden Schutz der einmaligen Landschaft im oberösterreichischen Donautal um Engelhartzell führen.

Das Naturschutzgebiet Tal des Kleinen Kößlbaches möge so in Zukunft den Naturliebhabern zur Freude, den Wissenschaftlern als Arbeitsgebiet, den Forstleuten und Waldeigentümern zum Verständnis des Wesens des Waldes, dem Donautal und der Marktgemeinde Engelhartzell zur Ehre und unserem Land zur Bereicherung dienen.¹

Wolfgang Peherstorfer



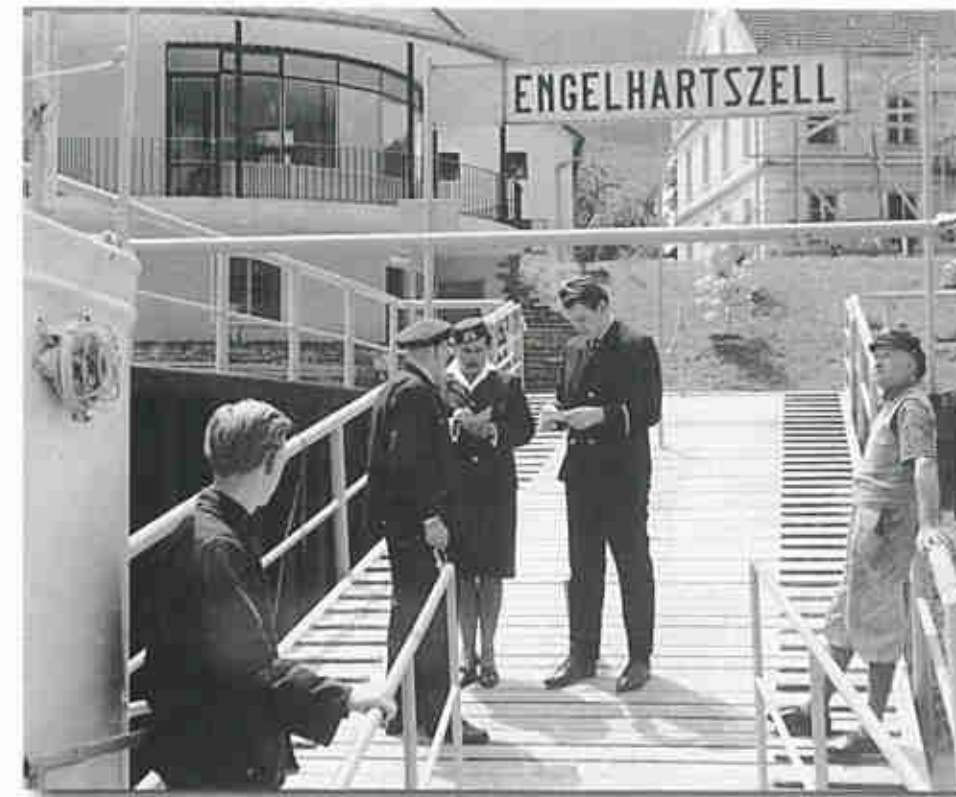
Das Laubmoos »Brotherella lorenziana« hat seine Hauptverbreitung in den nördlichen Kalkalpen zwischen Bodensee und Attersee. Darüber hinaus findet man es in wenigen Schluchtwäldern des Donautales

Foto Franz Grims

Daß es sich in dieser Sache nach Ansicht des Herrn Präsidenten um Wünsche rein lokalen Charakters nicht handelt, zeigt schon der Umstand, daß bereits 5 Abgeordnete und Nationalräte mit 3 Ortsvertretern beim Herrn Finanzminister vorgespochen haben und alles daran setzen diese katastrophal wirkenden Maßnahmen rückgängig zu machen.

Die gefestigten Genossenschaften ersuchen die Kammer für die Interessen der Handel- und Gewerbetreibenden, die durch das erwähnte Vorgehen der Gesellschaft, welche sich gleich ein Staat im Staate dünkt, so schwer geschädigt sehen, tatkräftig einzusetzen.

20. April 1928.



Die Engelhartzeller DDSG-Agentin mit Leiterin Maria Micura und Johann Frierß (rechts) Anfang der sechziger Jahre

Österreichs Donauschiffahrt an der Wende – oder am Ende?

Die wechselvolle Geschichte der DDSG

Die Donau bildet den einzigen direkten Zugang Österreichs zum Meer. Damit fällt diesem Wasserweg und seiner Schifffahrt innerhalb des internationalen Verkehrsnetzes eine besondere Aufgabe zu, deren Wichtigkeit man schon frühzeitig erkannt hat.

Sehr bald nach der Erfindung der Dampfmaschine hat man die Vorteile dieser neuen Technologie auch für die Flußschifffahrt zu nutzen versucht. Nach einigen mehr oder weniger geglückten Experimenten wurden nach und nach auf allen schiffbaren Flüssen Gesellschaften ins Leben gerufen, die sich den Aufbau eines geeigneten Flottenparks und den Ausbau der hierfür in Frage kommenden Flußläufe zur Aufgabe machten.

Auf der Donau sind erste Überlegungen in dieser Richtung ab 1810 nachweisbar, und bereits 1813 wurde vom Kaiserhaus ein Privileg für mechanisch angetriebene Schiffe in Aussicht gestellt. Doch erst 1829 sollte es den beiden Engländern Andrews und Pritchard gelingen, dieses für damalige Verhältnisse doch recht kühne

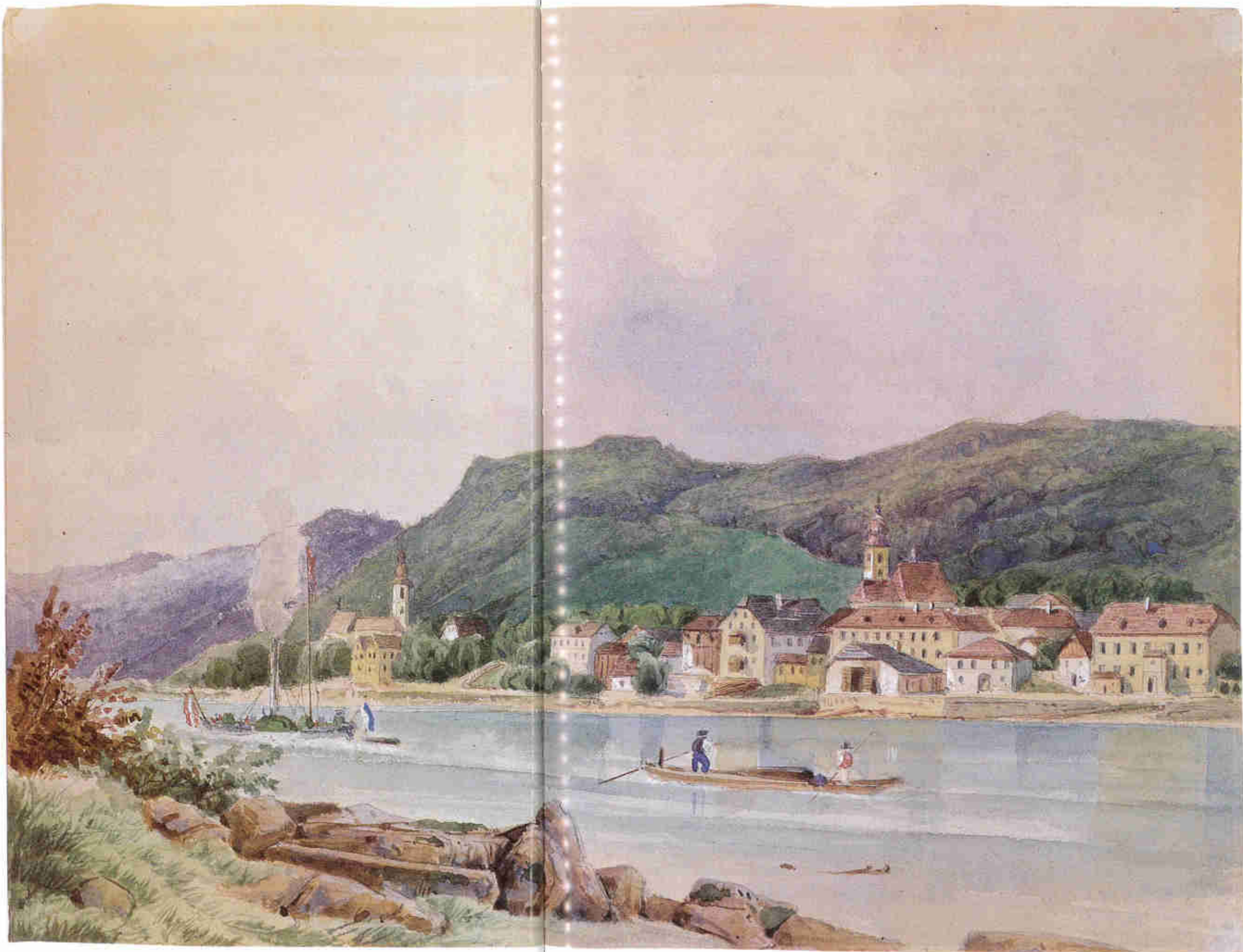
Seite 400:

So ganz reibungslos lebte man nicht nebeneinander – der Markt Engelhartzell und die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Besonders in den zwanziger Jahren gab es Streit wegen der – schließlich doch verwirklichten – Pläne der DDSG, die Zollabfertigung nach Passau zu verlegen.

»Ansicht von
Engelhartszell
vom jenseitigen
Donauufer«

Aquarell von
Franz Sager, 1854
22,2 x 29,5 cm

Oö. Landesmuseum
Linz
OA II 54/9

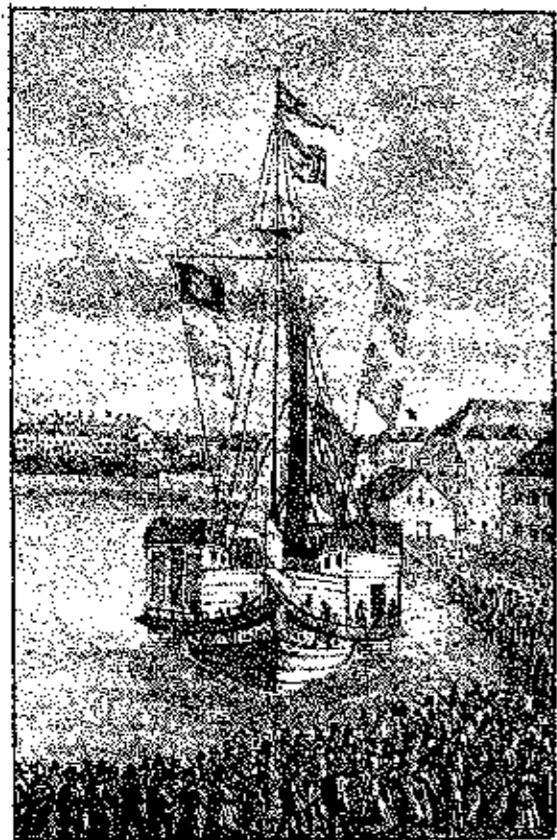


Unternehmen auch in die Tat umzusetzen. Wenn sich auch der Verkehr in den ersten Jahren nach der Gründung zunächst nur stromabwärts von Wien entwickelte – am 17. September 1830 unternahm das in Floridsdorf erbaute Dampfschiff *Franz I.* seine erste Probefahrt nach Budapest, 1831 wurde das Streckennetz bis Semlin (Zemun) und bereits 1834 bis zur Donaumündung erweitert und über das Donauegebiet hinaus mit Seeschiffen bis nach Smyrna (Izmir) ausgedehnt, konnte man doch dank des ständig wachsenden Flottenstandes – die DDSG verfügte 1837 immerhin bereits über zehn Einheiten – auch an eine Ausweitung des Dampfschiffverkehrs in den Westen denken und 1837 die *Maria Anna* auf ihre legendäre Reise nach Linz schicken. Daß ungefähr zur gleichen Zeit auch schon das erste bayerische Dampfschiff *Ludwig I.* seine Probefahrt von Regensburg flußabwärts nach Linz unternahm, war für diese Entscheidung der DDSG sicherlich von wesentlichem Einfluß.

Wurde doch bereits zur Ermöglichung eines durchgehenden Personenverkehrs von Bayern nach Wien bzw. umgekehrt zwischen der DDSG und der Bayerisch-Württembergischen privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am 25. November 1836 vorsorglich ein Übereinkommen abgeschlossen, demzufolge die DDSG von dem Bestreben geleitet, das europäische Publicum so bald als thunlich in den Genuß einer ununterbrochenen und regelmäßigen Dampfschiffahrts-Verbindung auf der ganzen Linie der schiffbaren Donau zu setzen, in Artikel I das ihr zustehende Recht zur Befahrung der österreichischen Donau für die Strecke von

der bayerischen Grenze bis Linz der bayerischen Schiffahrtsgesellschaft überläßt. Artikel III räumt jedoch derjenigen Gesellschaft, welche zuerst Linz erreicht, das Recht der Befahrung der gesamten Strecke zwischen Ulm und Wien ein, bis die andere Gesellschaft in der Lage ist, den ihr überlassenen Streckenabschnitt selbst zu befahren. Artikel IV dieses Übereinkommens läßt die Absicht der beiden Gesellschaften in Richtung einer engeren

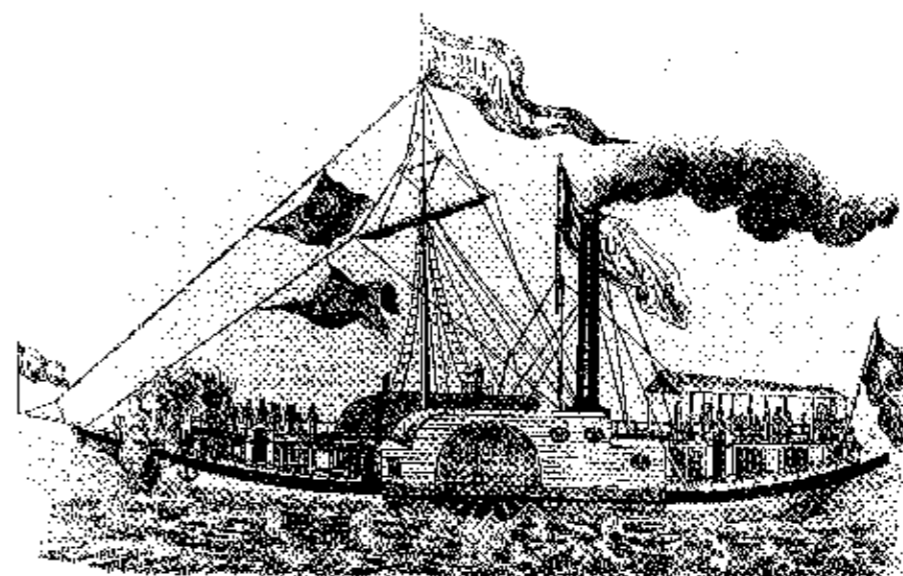
1830 Probefahrten
mit erstem Dampfschiff
»FRANZ I.«



Die Ankunft des Dampfschiffes *Maria Anna*
von Wien in Linz am 17. Septemb. 1837.

Antlässlich der Ankunft
des Dampfschiffes
»Maria Anna« in Linz
wurde von der Linzer
Druckoffizin J. Hafner
eigens eine Lithographie
aufgelegt.

Archiv Dosch



Das k. k. privil. Dampfschiff »Maria Anna«

Das »k. k. privil.
Dampfschiff »Maria Anna«
Abbildung um 1840
Archiv Dosch

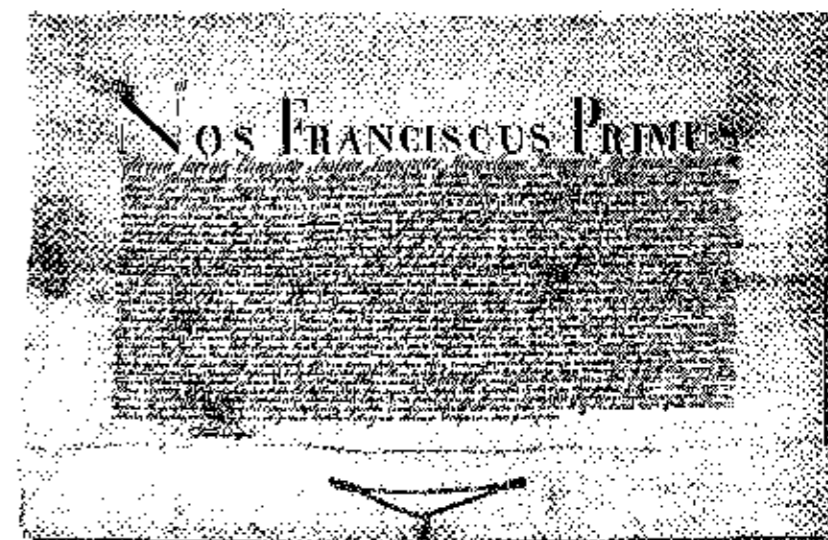
Zusammenarbeit in der Zukunft sehr deutlich erkennen: *Gegenwärtige Übereinkunft soll eine künftige nähere Vereinigung der beiden Gesellschaften nicht ausschließen, vielmehr wird sie hoffentlich Grundlage bilden, um auf derselben nach Maßgabe der Erfahrung und der besseren Kenntnis aller Verhältnisse eine umso innigere, die beiderseitigen Interessen umfassende, und auf dem Grundsatz der Reziprozität beruhende umso festere Vereinigung der beiden Gesellschaften einzuleiten und herbeizuführen.* In Artikel V wird der bayerische Partner schließlich verpflichtet, die gebotenen vertraglichen Möglichkeiten binnen zwei Jahren wahrzunehmen, *widrigensfalls das hier getroffene Einverständnis als erloschen angesehen werden solle.*

Übereinkommen mit der
Bayerisch-Württembergischen
privilegierten Donau-Dampf-
schiffahrtsgesellschaft

Privileg für die k. k.
Donau-Dampfschiffahrts-
gesellschaft, 1829

Archiv Dosch

Das Übereinkommen mit der bayerischen Gesellschaft konnte aber erst nach Zustimmung der österreichischen Staatsverwaltung in Kraft treten. Fürst Metternich hatte jedoch schon 1836 eine k. k. Zentralkommission für die Donau-Dampfschiffahrts-Angelegenheiten eingerichtet, in der er selbst den Vorsitz führte. Diese Institution war im Gegensatz zu der auch damals schon recht ausgeprägten Bürokratie offenbar verhältnismä-



Big rasch in der Lage, notwendige Entscheidungen zu treffen, was im konkreten Fall auch deswegen von gewisser Bedeutung gewesen zu sein scheint, weil es nicht ganz klar war, ob das der bayerischen Gesellschaft zum Teil überlassene Privilegium für die DDSG selbst überhaupt noch Gültigkeit hatte. Der Schutzbrief vom 17. September 1830 bezog sich nämlich auf Schiffe bestimmter Bauart, von der man in der Zwischenzeit allerdings schon abgegangen war. Durch die Verfügung der Zentralkommission wurde jedoch die nunmehr eingetretene Sachlage gewissermaßen nachträglich legalisiert.

Im Vortrag zur Generalversammlung der Aktionäre am 13. Februar 1837 wurde zur Erläuterung der getroffenen Vereinbarung

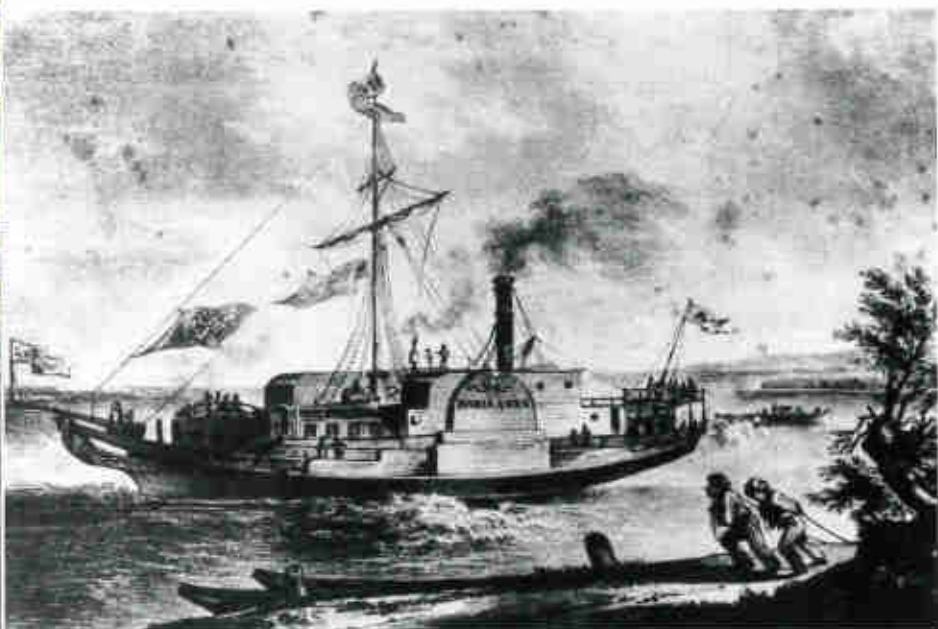
dem Wunsch Ausdruck verliehen, daß die bayerischen Schiffe uns bald Reisende von Regensburg zuführen, damit dadurch die Schifffahrt von Linz abwärts umso belebter werde.

Zu diesem Zeitpunkt war die *Maria Anna* allerdings noch nicht fertiggestellt, in der besagten Generalversammlung war man jedoch sehr optimistisch: *Wir glauben, es bereits dem Publicum versichern zu dürfen,*

daß wir in diesem Jahre Besitz von gedachter Stromstrecke (nach Linz) nehmen werden. Mit Zuversicht sehen wir der Vollendung eines Schiffes entgegen, welches nach den gemachten Berechnungen eben so viel Kraft haben soll, um die Bergfahrt zu bestehen, als Leichtigkeit, um über die Untiefen hinwegzugleiten; und was dann noch der Dampfschiffahrt im Wege stünde, wären die Brücken, und diese werden wahrscheinlich auf Befehl der k. k. n. ö. Landesregierung geöffnet werden.

Mit dem Bau der *Maria Anna* war bereits im Herbst 1836 auf der erst kurz vorher errichteten Werft der Gesellschaft in Obuda (Altofen) als eine der ersten größeren Arbeiten begonnen worden. Das Schiff war 45 Meter lang, 6,7 Meter breit und wies einen Tiefgang von 87 cm auf. Die zweizylindrige Niederdruckmaschine er-

Kooperation mit den Bayern sollte die Strecke Linz aufwärts beleben



Dampfschiff
»Maria Anna«, 1837

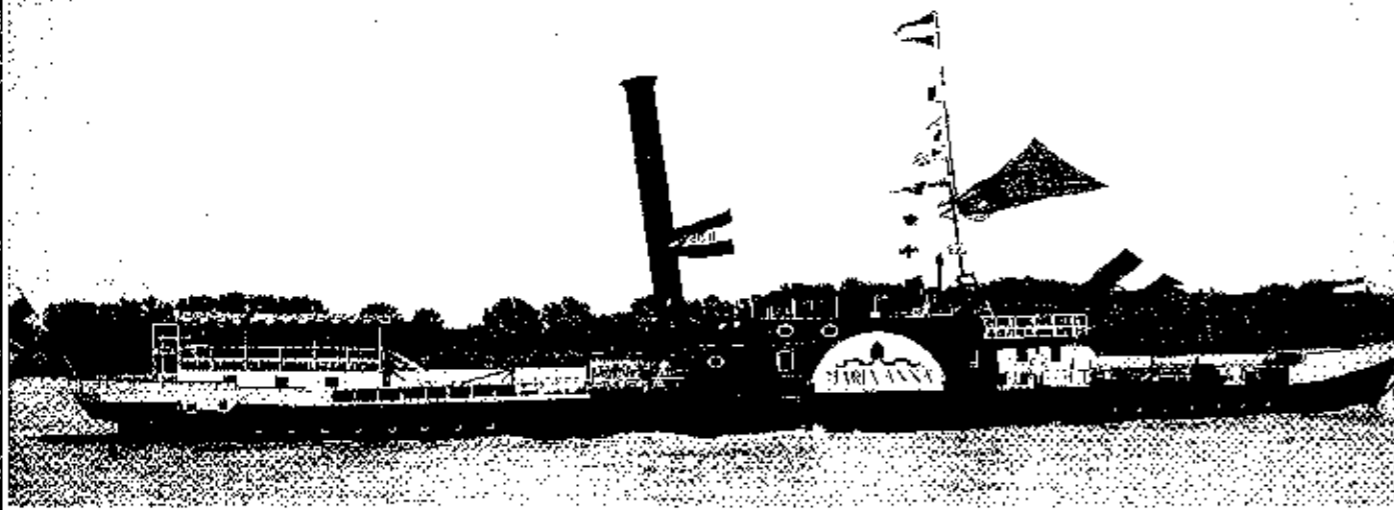
Das mit Maschinenkraft gegenstromfahrende Dampfschiff und die Mühen der Ruderschiffer

Seite 407:

»Auf dem Dampfschiff Maria Anna«

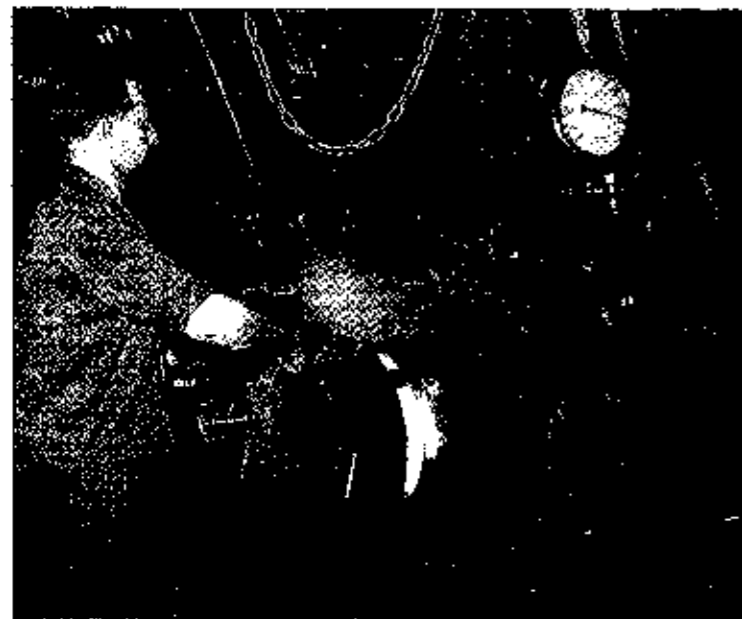
Aquarell über Bleistift von Rudolf von Alt, 1837
Staatliche Graphische Sammlung München





Nostalgiefahrt 1937 mit einem Nachbau der »Maria Anna« zum Jubiläum »100 Jahre DDSG«. Der elegant geschwungene Schiffskörper des Originals konnte mit dem modernen Frachterrumpf allerdings nicht mehr erreicht werden.

Heizer auf einem DDSG-Dampfschiff Aufnahme aus den fünfziger Jahren



brachte eine Leistung von 76 PS, sie stammte von Boulton & Watt aus Soho und wurde von dort über Triest nach Budapest transportiert. Der englische Einfluß insbesondere im technischen Bereich war nicht zu übersehen; die Bauüberleitung wurde durch J. Andrews persönlich wahrgenommen, Wertchef in Obuda war R. Fowles, und der Einbau der Maschine oblag L. Wilkinson und G. Stamps.

Das Schiff war anfangs August 1837 fertiggestellt und trat unter dem Kommando von Kapitän Rau, einem Rheinländer, seine Bergreise von Budapest nach Wien an. Am Vormittag des 11. September 1837 traf die *Maria Anna* unter Salutschüssen in der Stadtmitte unter Benützung des Wiener Kanals ein, nachdem sie zwar schon am 9. September die Pratergegend erreicht hatte, dort aber ein plötzlich auftretendes Hochwasser abwarten mußte. Auch für die ursprünglich schon am 21. August vorgesehene

Abfahrt nach Linz waren die Wasserstandsverhältnisse wiederum ungünstig, sodaß sich eine weitere Verzögerung ergab, doch gereichte dieser Aufenthalt dem Boot zum größten Glück, indem ihre Majestäten, der Kaiser und die Kaiserin, es am 12. September mit ihrem hohen Besuche beehrten, wie zeitgenössische Meldungen zu berichten wußten. Die Majestäten äußerten sich höchst lobend über das Schiff. Auch

Staatskanzler Fürst Metternich und andere hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens besuchten den ganzen Tag über das Schiff, um sich vom hohen Komfort des nach der Gemahlin von Kaiser Ferdinand I. benannten Schiffes zu überzeugen.

Um die Mittagszeit des 13. September war der Wasserspiegel der Donau so weit gesunken, daß die *Maria Anna* endlich ihre erste Fahrt nach Linz antreten konnte. Sie wurde von einer großen Menschenmenge, welche die Ufer des Donaukanals säumte, unter Jubelrufen verabschiedet. Für damalige Verhältnisse war es ohne Zweifel ein großartiges Ereignis, erstmals ein Schiff oberhalb von Wien bestaunen zu können, das ohne Pferde stampfend und qualmend mit eigener Kraft gegen den Strom zu schwimmen vermochte.

Während die Abfahrt von Wien noch unter günstigen Verhältnissen bei Ostwind erfolgte, änderte sich das Wetter am Abend, als die *Maria Anna* den Schutz der westlich von Wien gelegenen Hausberge hinter sich gelassen und das flache Tullner Feld erreicht hatte, leider grundlegend: Der Wind schlug gegen 9 Uhr abends um, es begann zu regnen, und zwei Stunden später setzte ein Sturm ein, der ein orkanartiges Ausmaß annahm und drei Tage dauern sollte, wodurch sich diese erste Reise zu einem nicht ungefährlichen Abenteuer entwickelte. Auch die anhaltenden Regenfälle, welche ein neuerliches starkes Ansteigen des Wasserstandes bewirkten, machten der Schiffsbesatzung arg zu schaffen.

Die Bevölkerung der Uferorte ließ sich aber von diesen Unbilden des Wetters nicht abhalten, dem Dampfschiff *Maria Anna* überall einen überaus freundlichen Empfang mit Böllerschüssen, Musik und Blumen zu bereiten, was die Schiffsbesatzung das

Fahrpreise der bayerischen Donauschiffahrt 1859
Die Tarifgestaltung war heikel, die Fahrpreise sollten jenen der DDSG.

PERSONEN - TAXEN

zwischen Linz und Donauwörth,
in neuer österr. Währung (15 fl. Pass), der Gulden zu 100 Kreuzer.

Stationen	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Ausbach	—	75	—	50	—	40
Obermichel	1	25	—	90	—	65
Wesenufer	1	50	1	10	—	80
Engelhartzell	1	80	1	30	—	90
Oberzell	2	10	1	50	1	10
Passau	2	60	1	90	1	35
Vilshofen	3	30	2	35	1	65
Hofkirchen	3	40	2	45	1	70
Atoderndorf	3	90	2	60	2	—
Beggendorf	4	20	3	—	2	10
Bogen	5	—	3	50	2	50
Straubing	5	20	3	75	2	80
Pfalter	6	—	4	30	3	—
Erenhofen	6	20	4	45	3	50
Stauf	6	45	4	60	3	20
Regensburg	6	75	4	80	3	40
Kelheim	7	75	5	40	3	90
Ingolstadt	9	—	6	40	4	50
Neuburg	9	45	6	75	4	75
Donauwörth	10	60	7	50	5	30

Faltbillets III. Klasse werden nur zu Militär-Personen vom Feldzuge abwärts, zu Handwerkerweibern und Dienstboten mit Familienhäusern und an Schiffsbesatzungen abgegeben.

Linz im Februar 1859.



die in Linz den Anschluß herstellte, gleichen. Zudem arbeitete die Ostbahn mit so niedrigen Preisen, daß sogar die DDSG mit Rabatten reagieren mußte.

Aus: Walter Zeitler, Regensburger Schifffahrt, Regensburg 1985

unfreundliche Verhalten der Donau vielleicht etwas leichter ertragen ließ.

Auch die Ausstattung des Schiffes fand zahlreiche Bewunderer, wie der *Wiener Zeitung* vom 28. September 1837 entnommen werden kann: *Die genaue und sorgfältige Besichtigung der Maschine, des Takelwerkes und der inneren Räume, die wir während eines zweistündigen Aufenthaltes an Bord vornehmen konnten, überzeugten uns von der hohen Zweckmäßigkeit, Bequemlichkeit und Eleganz, welche in allen Teilen des Schiffes unverkennbar hervortreten. In einem Raume von 145 Fuß Länge und 23 Fuß Breite findet sich alles, was zwei bis dreihundert Reisende von den bescheidensten Bedürfnissen bis zu den raffiniertesten Gewohnheiten in Anspruch nehmen können. Die erste Kajüte und das Damenzimmer sind im edelsten Geschmack gehalten und mit der reichsten Dekoration ausgestattet. Überhaupt zeigt die ganze innere Einrichtung jenen echten britischen Komfort, welcher Zweckmäßigkeit mit Anmut auf das Ueberraschendste zu vereinen weiß und wodurch die Dampfschiffe neben ihrer hohen kommerziellen und industriellen Bedeutung noch als Gegenstände des Luxus und des ver-*

feinerten Lebensgenusses erscheinen. Läßt sich wohl etwas Reizenderes denken, als in diesem schwimmenden Palaste umgeben von fröhlicher Geselligkeit, reichlich versehen mit allen Bequemlichkeiten, ohne die geringsten Beschwerden, wodurch uns das Reisen sonst verleidet wird, mit Windeseile die herrlichen Donau-Ufer an uns vorbeirollen zu lassen?

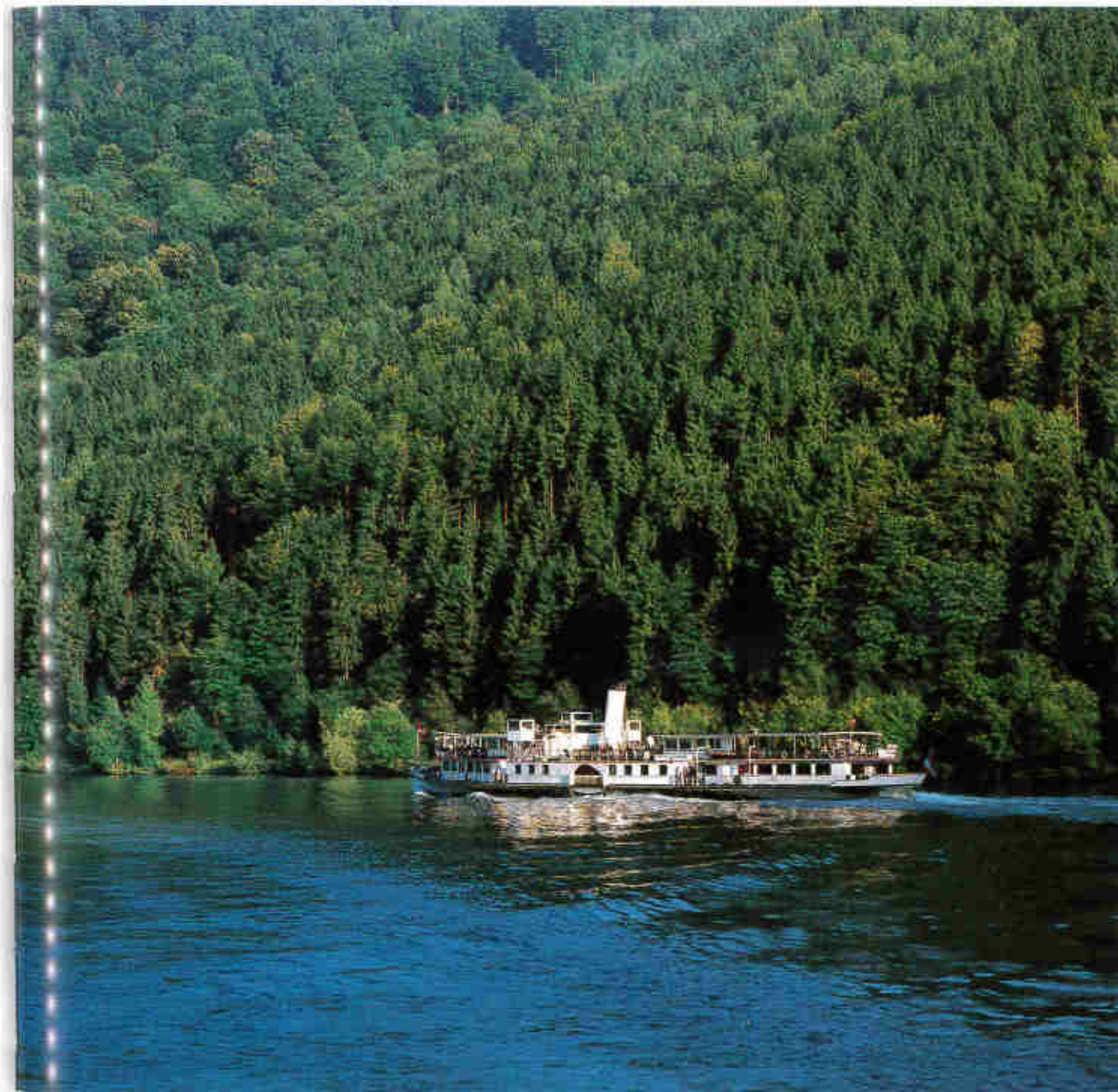
Mittlerweile erkämpfte sich die *Maria Anna* ohne Passagiere stromaufwärts ihren Weg durch die hochgehende Donau in Richtung der oberösterreichischen Landeshauptstadt. Erst am 17. September 1837 nach einer 55 Stunden und 22 Minuten dauernden Bergreise erreichte die *Maria Anna* den am rechten Ufer gelegenen Landungsplatz in Linz. Obwohl der Zeitpunkt der genauen Ankunft nicht bekannt war – es gab keinerlei Kommuni-

Ansichtskarte
der frühen
zwanziger Jahre



kationsmöglichkeiten, die über die jeweilige Position des Schiffes Auskunft hätten geben können – wurde das Schiff dennoch durch viele hundert Zuschauer und andauernden Kanonendonner in würdiger Weise empfangen. Wie zeitgenössischen Berichten zu entnehmen ist, hinterließ die Ankunft des ersten aus Wien kommenden Dampfschiffes bei der Linzer Bevölkerung einen überwältigenden Eindruck: *Als sich das Schiff in majestätischem*

*DFS »Schönbrunn«
710 PS, erbaut 1912
1995 Verkauf an Österrei-
chische Gesellschaft
für Eisenbahngeschichte*



Laufe dem Landungsplatz näherte, machte dieses ungewöhnliche Schauspiel auf die am Ufer und auf der Brücke befindliche Menge einen wahrhaft erhebenden unbeschreiblichen Eindruck. Und in der Tat dürfte der Moment, wo das Dampfschiff,

dieser Komplex der großartigsten und sinnreichsten Erfindungen unseres vorgehenden Jahrhunderts, zum ersten Mal im Weichbilde unserer Stadt erschien, zu den erfreulichsten und segensreichsten Ereignissen gehören und in den Annalen der Stadt unvergeßlich bleiben...

Da der 17. September ein Sonntag war, konnte die *Maria Anna* den ganzen Tag hindurch von der Bevölkerung aus Linz und Umgebung ausgiebigst bewundert und bestaunt werden. Der auf der Durchreise befindliche Erzherzog Palatin versäumte es ebensowenig wie die zahlreichen Honoratioren der Stadt dem Schiff einen Besuch abzustatten. Am darauffolgenden Montag wurde eine zweieinhalb Stunden dauernde *Lustreise* mit Passagieren unternommen, für die der Fürst Schwarzenberg sogar seine Musikkapelle beistellte.

Dienstag, den 19. September 1837, verließ die *Maria Anna* – im Gegensatz zur Bergfahrt diesmal mit Fahrgästen – die oberösterreichische Metropole wiederum. Allerdings mußten viele Interessenten, welche an dieser Reise teilnehmen wollten, aus Platzmangel in Linz zurückbleiben.

Die Rückfahrt nach Wien-Nußdorf dauerte nur neunehnhalf Stunden und verlief problemlos, auch der gefürchtete Groiner Strudel konnte *mit Sicherheit und Ruhe* passiert werden. Damit war dieser erste Versuch einer Fahrt mit einem Dampfschiff oberhalb von Wien erfolgreich verlaufen. Die *Maria Anna* machte im gleichen Jahr noch einige *Lustreisen* nach Greifenstein und in die Mülker Gegend, wie die *Wiener Zeitung* ankündigte. Linz erleb-



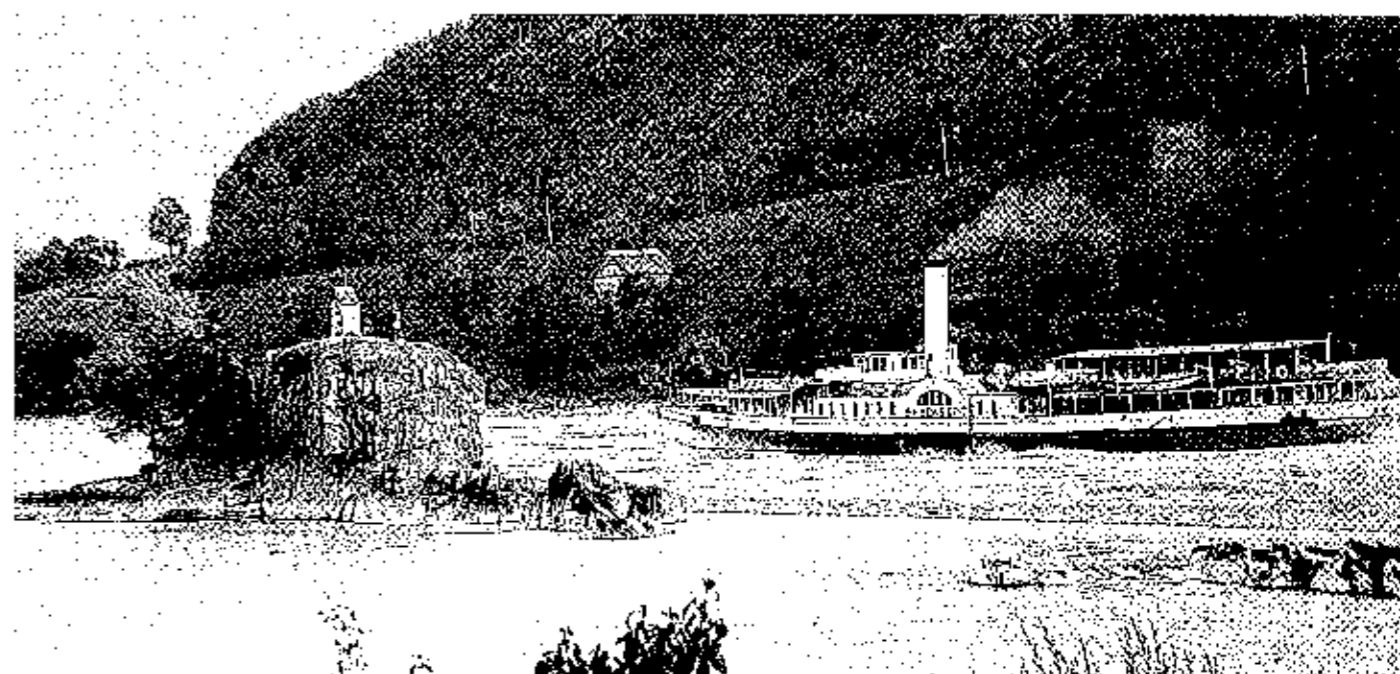
Agentie-Platz 1935
Die Engelhartszeller Agentie wurde 1852 errichtet und war damit die erste auf der Strecke Linz-Passau. Es folgten Obermühl (1853), Aschach, Wesenufer und Oberzell (1862), sowie Niederranna (1865)



Die leichteste Arbeit an Bord eines Dampfschiffes war die der Heizer nicht. Mitte der fünfziger Jahre ging der letzte seines Berufes vom Schiff – es war mit einer Ölfeuerung ausgerüstet worden.

te bekanntlich im gleichen Jahr noch seine zweite Sensation, als am 22. Oktober der Dampfer *Ludwig I.* der *Bayrisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* von Regensburg kommend einlief. Den fahrplanmäßigen Verkehr mit der *Maria Anna* zwischen Wien und Linz hat die DDSG im darauffolgenden Frühjahr aufgenommen, wobei es auf dieser Strecke zunächst allerdings nur eine Station – nämlich Stein – gab, wo genächtigt wurde und die Bebungung mit Kohle erfolgte. Wenngleich die DDSG selbst ihr Streckennetz erst 1849/50 bis Passau

DFS »Babenberg« beim Jochenstein



und 1857 stromaufwärts über Passau hinaus erweiterte, so kann dieser Schritt doch als die erste wirkungsvolle Aktivität der Gesellschaft angesehen werden, auch den oberen Streckenabschnitt der Donau ihrem Einflußbereich zugänglich zu machen. Die mit der *privileg. Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* bestehende Vertragslage blieb allerdings nur etwa zehn Jahre aufrecht, da sich einige der Voraussetzungen hierfür einerseits durch die Erneuerung des Privilegiums der DDSG und andererseits durch die Auflösung der bayerischen Gesellschaft geändert hatten. Es wurde daher bereits 1847 ein neues Übereinkommen, diesmal mit der baye-

1. Passau-Linz-Wien. 1.

Linien-Nr.	Abfahrtsort	Abfahrtszeit	Anfahrtsort	Anfahrtszeit
1	Passau	...	Linz	...
2	Linz	...	Wien	...

Fahrplan der DDSG 1895
Archiv Dosch

Erste k. k. priv.
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Gültig vom 1. Mai 1895. **FAHRPLAN** der **Post- und Passagierschiffe.**

rischen Regierung, welche zwischenzeitlich die Flotte der *Bayerisch-Württembergischen* übernommen hatte, angestrebt. Die Verhandlungen zogen sich jedoch einige Jahre hin und konnten erst 1850 abgeschlossen werden, wobei es gleichzeitig zu einer Ausdehnung des Streckenbereiches der DDSG bis Passau kam.

Zwischendurch, nämlich im Jahre 1849, trat auch die *Ulmer Dampfschiffahrts-Gesellschaft* wegen eines Übereinkommens zu *gegenseitigem Abschlusse* an die DDSG heran. Da die DDSG jedoch die noch laufenden Verhandlungen mit der bayerischen Regierung nicht präjudizieren wollte, behandelte sie den Wunsch der Ulmer Gesellschaft zunächst dilatorisch, was dieser aber offensichtlich zu lange dauerte, wie man dem Protokoll der Generalversammlung vom 27. April 1849 entnehmen kann: *Inzwischen hat es die Ulmer*

Gesellschaft vorgezogen, den factischen Weg einzuschlagen und ohne uns auch nur eine Anzeige zu machen, ihre Fahrten nach Linz zu beginnen. Wir haben, wozu wir volles Recht hatten, unsererseits die Einschlagung des gleichen factischen Weges unterlassen, weil diese Unternehmung ihrer Unbedeutendheit halber uns nicht beeinträchtigt, und weil wir in Aussicht auf künftige freundliche Verhältnisse nicht mit der vollen Anwendung der uns zustehenden Mittel einschreiten wollten. Jedenfalls behalten wir uns die Wahrung unseres Rechtes im ganzen Umfange vor, wozu wir auch bereits die erforderlichen Schritte gemacht haben...

Da dem Ulmer Unternehmen bekanntlich kein allzu langes Dasein beschieden war, ist auch über den weiteren Verlauf dieser Angelegenheit in den Unterlagen der DDSG kein Hinweis mehr zu finden. Dagegen wurden die Bestrebungen, mit dem kgl. bayer. Betriebsamt in Regensburg zu einer Verbesserung der Verkehrsverbindungen in den süddeutschen Raum zu gelangen, sehr zielstrebig fortgesetzt, wobei in diese Überlegungen auch schon die Tatsache des sich ständig verdichtenden Eisenbahnnetzes und die damit gegebenen Anschlußmöglichkeiten einbezogen wurden. Im Geschäftsbericht der Gesellschaft für die Jahre 1853/1854 findet sich hierüber folgender Hinweis: *Von dem Wunsche beseelt, zur thunlichsten Förderung des Handels und Verkehrs den möglichst genauen Anschluß der Frachtenfahrten der kön. bayrischen Dampf-*

FAHRPREISE (EINFACH) SAISON 1995
WIEN - LINZ - PASSAU IN US INKL. 10% MWST.

Abfahrtsort	Anfahrtsort	Preis
Wien	Linz	...
Linz	Passau	...

DIE DONAU VON PASSAU BIS WIEN
SAISON 1995

Linie	Abfahrtsort	Anfahrtsort	Preis
1	Passau	Wien	...
2

Der letzte Fahrplan 1995

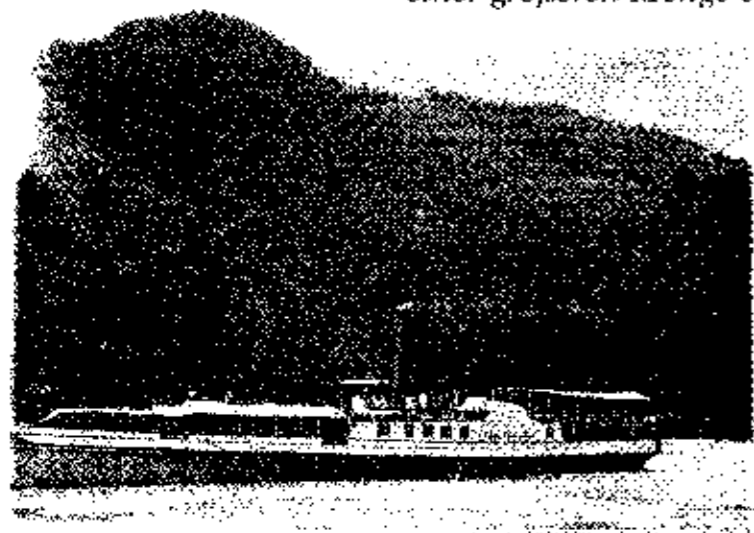
Dampfzugschiff (DZS) »Österreich«
2400 PS, erbaut 1927,
ab 1937 »Ostmark«, später »Stalingrad« bzw. »Wolgograd«
Modell auf der Öö. Landesausstellung »Die Donau« 1994



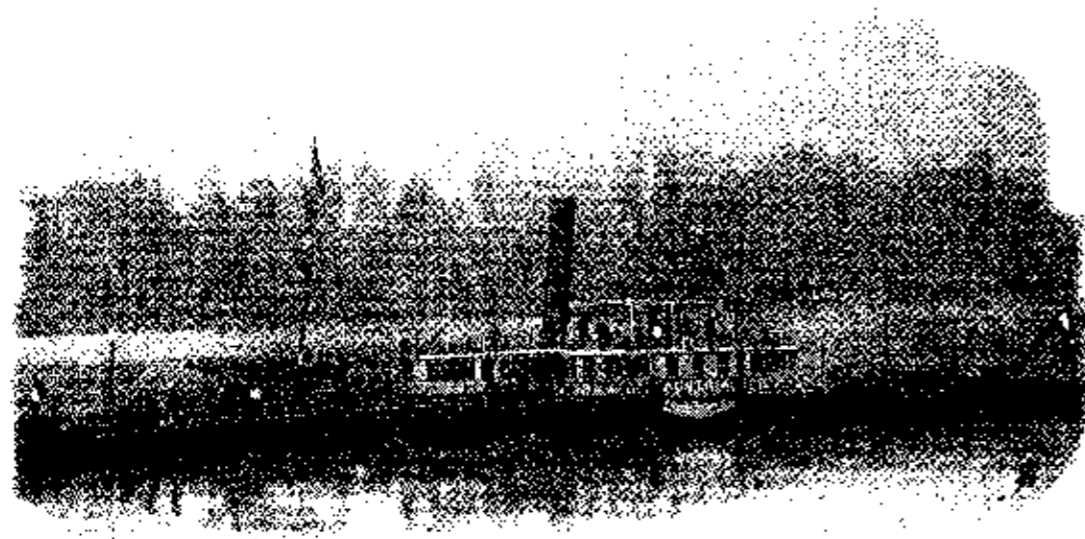
boote mit jenen der Gesellschaft zu erzielen, dadurch eine direkte Verbindung mit dem Westen von Europa herzustellen, und im eigenen Interesse der beiden Unternehmungen den Transport einer größeren Menge von Frachtgütern besonders in der Thal-

fahrt für die Donauschiffahrt zu gewinnen, wurde mit dem kön. bayrischen Betriebsamte zu Regensburg ein neues Uebereinkommen verabredet. Nach den darin aufzunehmenden Bestimmungen sollen künftighin die Güterfahrten der beiden Unternehmungen im genauesten Anschlusse in Passau zweimal, und nach Erforderniß dreimal wöchentlich stattfinden, wodurch nicht nur die prompteste directe Güterbeförderung zwischen Österreich und Bayern zu erreichen, sondern auch sonst den

Versendern alle thuntlichen Erleichterungen zu gewähren ermöglicht wird. Durch die Vermehrung und durch den genauen Anschluß dieser Fahrten nicht bloß unter sich, sondern auch mit den nach der Donau auslaufenden deutschen Eisenbahnen und dem Ludwigscanale wird allen angränzenden Ländern die Gelegenheit geboten, ihre Speditionen von und nach dem Osten künftighin auf dem directesten, schnellsten und mindest kost-



Die DDSG-Schiffe
»Franz Josef« (oben)
und »Austria« (unten),
500 PS, erbaut 1901,
bis 1962 im Einsatz
in einem britischen
Reiseführer des Jahres
1906

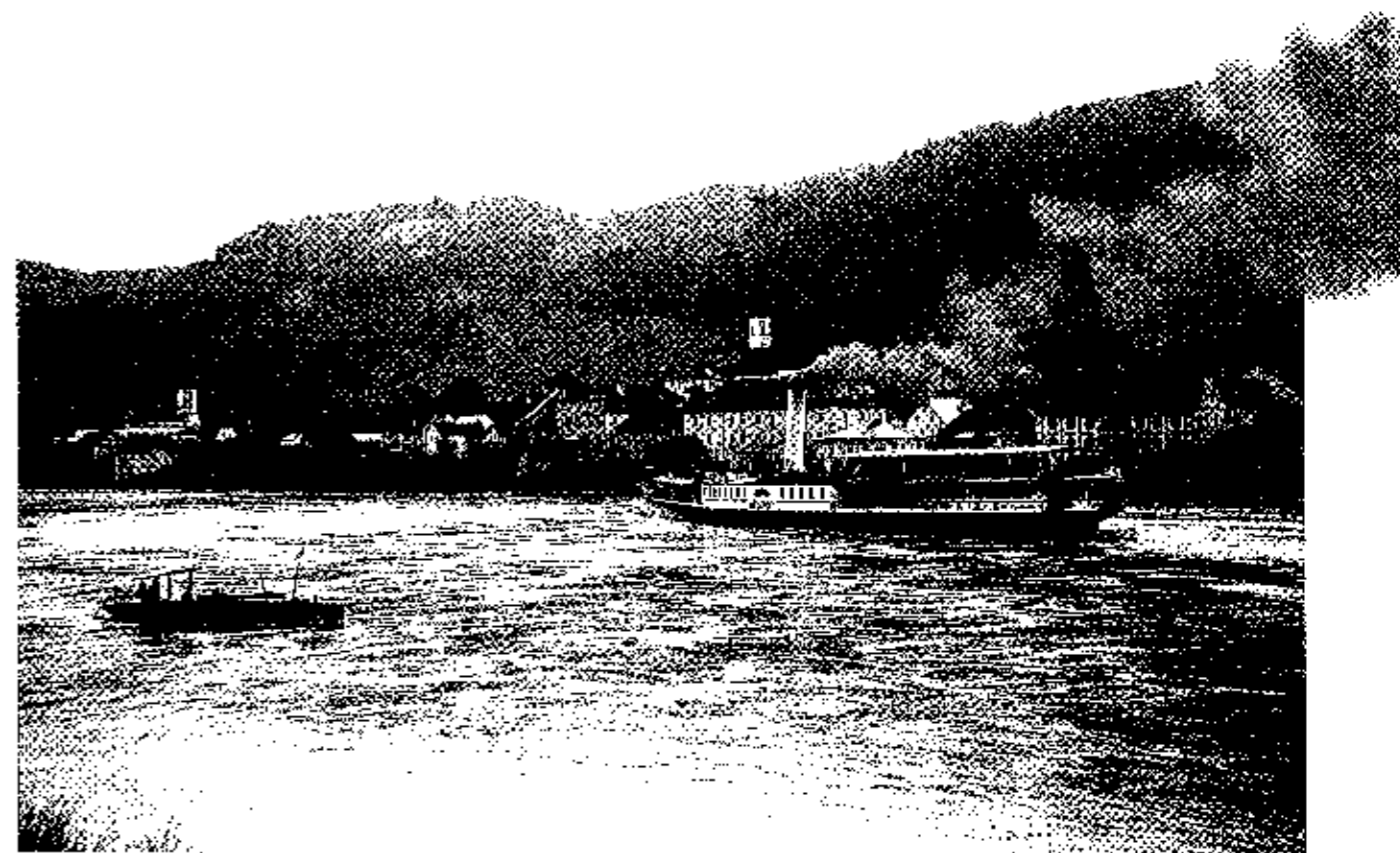


The Tug "Austria."

spieligen Wege zu bewerkstelligen, was nicht verfehlen kann, den Handel in der angedeuteten Richtung wesentlich zu fördern. Im darauffolgenden Geschäftsbericht wurde bereits über die Ratifizierung dieses Übereinkommens, das eine Laufzeit von fünf Jahren vorsah, berichtet. Demzufolge sollte der wechselseitige Anschluß im Personenverkehr wie bisher in Linz, im Güterverkehr allerdings nurmehr in Passau stattfinden, wobei Gütertransporte in Passau ohne Umladung der jeweiligen Partnergesellschaft zur Weiterbeförderung mit deren Zugschiffen übergeben werden sollten.

1856 wurden gesellschaftliche Agentien in Passau und Regensburg errichtet. Man trug sich zu diesem Zeitpunkt auch schon mit dem Gedanken, den Verkehr bis nach Donauwörth auszuweiten,

Dampfschiff (DFS)
»Budapest«
710 PS, erbaut 1912, bis
1968 im Einsatz
Schwesterschiffe: »Wien«
(1936 bei Wiener Reichs-
brücke gesunken) und
»Schönbrunn«
Archiv Dosch



doch fehlte hierzu noch die entsprechende Anzahl der für diese Strecke erforderlichen Fahrzeuge. Diese Absicht konnte erst 1862 realisiert werden. Bereits in den Bilanzunterlagen für das Jahr 1852 scheint auf der Strecke Linz-Passau die Agentie Engelhartszell auf, 1853 folgt Obermühl (Obermühl), ab 1862 finden sich Aschach, Wesenufer und Oberzell und 1865 Nieder-Rana.

Die Intensivierung des Verkehrs im oberen Streckenbereich machte auch die weitere Anschaffung entsprechender Fahrzeuge notwendig. Deshalb wurde u. a. 1861 der von der Maffei-Werft in Regensburg 1854 erbaute Dampfer *Vorwärts* mit einer Leistung von 45 PS, welcher vorher auf dem Inn eingesetzt gewesen war, erworben. Ebenso hatten die bereits 1859 eingeleiteten Versuche des Ankaufes der *Königlich Bayerischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft* im Jahre 1862 Erfolg, und es gelang der DDSG, den gesamten Flottenpark dieser Gesellschaft – nämlich 15 Dampfschiffe und 19 Schleppboote – sowie sämtliche Immobilien zu einem Kaufpreis von 40 000 fl süddeutscher Währung in ihren Besitz zu bringen.

1872 wurde auch der Inn von Passau bis Simbach in das Streckennetz der DDSG einbezogen. Schon 1858 und 1865 hatte die DDSG von den damals bestehenden Inn-Schiffahrts-Unternehmungen einige Einheiten angekauft, von denen sich – wenn man von dem 1861 erworbenen und bereits erwähnten Dampfer *Vorwärts* absieht – drei Dampfschiffe im Flottenstand 1872 befanden (*Theben*, *Braunau* und *Salzach*), die für die Befahrung des Inns geeignet waren. Diese Linie wurde aber 1880 wieder eingestellt, die Begründung im Geschäftsbericht lautet hierfür: *Die königlich bairische Eisenbahn fand es der Kostspieligkeit wegen nicht in ihrem Interesse, die durch die Ueberschwemmungsgefahren am Simbacher Ufer nothwendig gewordene Umlegung des Schienengeleises an die Innlande auszuführen. – Die Station Sim-*



DFS »Johann Strauß«
Erbaut 1853 als »Carl
Ludwig«, 1938
umbenannt in »Grein«
und 1950 in »Johann
Strauß«, weil die
Maschine aus dem 1945
gesunkenen »Johann
Strauß« ex »Erzherzog
Franz Ferdinand« einge-
baut wurde

DDSG erwirbt den
gesamten Flottenpark
der Kgl. Bayerischen
Dampfschiffahrt

Der Inn von Passau
bis Simbach wird 1872 in
das Streckennetz einbe-
zogen. Die Linie wird
1880 wieder eingestellt

*bach und mit ihr die Fahrten auf dem Inn mussten deshalb auf-
gelassen werden.* Zwei Jahre später – im Jahre 1874 – kam es durch den Ankauf der *Vereinigten Ungarischen Dampfschiffahrtsgesellschaften* zu einer weiteren beachtlichen Erweiterung des Flottenstandes: Nicht weniger als 45 Dampfschiffe und 125 Güterboote, sowie eine größere Anzahl von Hilfsfahrzeugen und zwei Kohlefelder gingen in das Eigentum der DDSG über.

Bei dieser Gelegenheit scheinen einige Hinweise auf die Entwicklung der Betriebssysteme und der Flottenstruktur aus den Anfängen der Dampfschiffahrt auf der Donau angezeigt. Während die ersten Dampfschiffe sowohl auf der Donaustrecke als auch im Seedienst Personen und – wenn auch in sehr bescheidenem Ausmaß – Güter gemeinsam befördert haben, ging man 1837 unmittelbar nach der Fertigstellung des Fahrgastschiffes *Arpad* in der gesellschaftlichen Werft in *Altöfen* (Obuda) mit dem Bau des ersten *Warenbootes* und dem 1838 folgenden ersten Zugdampfer

1874 bringt der Ankauf
der ungarischen Schiffahrt
45 weitere Dampfschiffe,
125 Güterboote und zwei
Kohlefelder



Dampfer »Josef Carl«
1854–1944

Erös allmählich zur Trennung des Personen- und Güterverkehrs über, die im Jahre 1846 endgültig vollzogen wurde. Das ständig anwachsende Güteraufkommen hat diesen technologischen Schritt auch im Interesse einer rationelleren Verkehrsabwicklung sinnvoll erscheinen lassen, wobei von Anfang an der sogenannten Zug- oder Remorkschiffahrt, bei der Zugschiffe Güterkähne hinter sich herschleppen, also Antriebskraft und Ladung getrennt waren, der Vorzug eingeräumt worden ist.

Die ständige Erweiterung des Betriebsnetzes der DDSG – es umfaßte einschließlich aller Nebenstrecken zeitweise über 5600