

Blick in die Gemälde

Der Folder weist in ausgewählten Gemälden der Ausstellung *Unterwegs. Reise in die Sammlung* auf die Verkehrswege in der Wachau hin.

Wachau Routes —**Perspektiven kunstbasierter Forschung**

Ein Projekt des Instituts für Landschaftsarchitektur der Universität für Bodenkultur Wien: Roland Tusch, Daniela Lehner, Dominik Rosner und der Abteilung Künstlerische Praxis an der Kunstuniversität Linz: Hubert Lobnig, Iris Andraschek

Gefördert durch den Österreichischen Wissenschaftsfonds FWF [AR 762-G], unterstützt durch die Landesgalerie Niederösterreich.

Gemälde: © Landessammlungen NÖ
Konzept: Roland Tusch, Daniela Lehner
Gestaltung: Karin Holzfeind

Abbildungen

Daniela Lehner: 1 (Touristengruppe KI-generiert, OpenAI/DALL-E), 2, 4
Dominik Rosner: 3

Quellen

Felix (1899): Dürnstein. In: *Dillinger's Reise- und Fremdenzeitung. Unabhängiges Organ für internationalen Reise- und Fremdenverkehr.* Zeitung vom 1.10.1899, X. Jahrgang, Nr. 28.

Foerster, Fr., Ronniger, Karl (1895): *Försters Touristenführer in Wiens Umgebungen: Wegweiser bei Ausflügen im Wiener Walde, im österreichisch-steirischen Alpenlande und in der Wachau.*

k. k. niederösterreichische Statthalterei (1906): *Kommis-sionsprotokoll, aufgenommen vom 5. bis 9. Juni 1906.* Gegenstand: *Lokalbahn Krems-Grein, Haltestellen und Variantenprojekte, politische Begehung.* ÖStA, AdR 31.385 49ad a.

Mayreder, Rudolf (1898): *General-Project. Technischer Bericht.* (Beilage Nr. 3). ÖStA, AVA Verkehr UP Pro.II 50.K11.

Rabl, Josef (1890): *Wachau-Führer. Ein Führer im Donauthale zwischen Krems und Melk.* Wien: Verlag des österreichischen Touristen-Club.

RPF. (1957): *Neue Wachau-Straße. Schlüssel zur Landschaft.* In: *N.Ö. Bild-Presse: die niederösterreichische Illustrierte*; 4. 1957, August.

Santner, Inge (1958): *Aufforderung zur Bummelei. Die neue Wachaustraße.* In: *Die Wachau: mit Struden- und Nibelungengau.* Merian XI Heft 3.

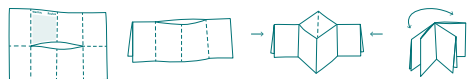
Straßenverkehrsordnung 1960 § 80, Fassung vom 25.09.2025

Wöginger, Christa (2009): *100 Jahre Wachaubahn: Landschaft – Mensch – Technik.* In: *Marktgemeinde Spitz / Donau (Hrsg.): Die Wachaubahn: 100 Jahre Schienenverkehr im Donautal.* S. 5-31.



Blick in die Gemälde

Faltanleitung





Ankunft in Dürnstein



Wilhelm Bernatzik
Prozession bei Dürnstein, 1881
Landesammlungen NÖ



Anton Faistauer
Dürnstein, 1913
Landesammlungen NÖ



Robert Russ
Blick auf die Ruine Hinterhaus bei Spitz, um 1917
Landesammlungen NÖ



2

Landschaftsschichten

Wald
Weinterrassen
Felsen
Weinterrassen
Wachaubahn
Wachaustraße
Donau



Wem gehört die Straße?

„§ 80. Viehtrieb.

- 1 Treiber und Führer von Vieh müssen im Hinblick auf die Anzahl und die Art der Tiere sowie im Hinblick auf die für den Viehtrieb in Betracht kommenden Straßen körperlich und geistig geeignet sein.
- 2 Das Führen von Zug- oder Reittieren in Koppeln von mehr als drei Tieren durch eine Person ist verboten. Bei Stieren sind besondere Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Bei größeren Viehtrieben sind Gruppen zu bilden und zwischen den einzelnen Gruppen größere Abstände einzuhalten.
- 3 Das Vieh muß auf der Straße so getrieben oder geführt werden, daß der übrige Verkehr dadurch möglichst wenig behindert wird. Das Vieh muß auf der rechten Fahrbahnseite getrieben und von einer angemessenen Zahl Treiber begleitet werden.



- 4 Es ist verboten, Vieh auf der Fahrbahn, auf Gehwegen, Gehsteigen, Radfahrlagen und auf Straßenbanketten lagern zu lassen.
- 5 Bei kurzzeitig auf der Straße haltenden Tieren haben die Treiber Vorsorge zu treffen, daß übrige Straßenbenützer nicht behindert oder gefährdet werden.“ (§ 80 StVO)



Maximilian Suppanschitsch
Beim ehemaligen Weißkirchnerort in Dürnstein, 1890
 Landesammlungen NÖ

Mobilität verändert die Landschaft



Maximilian Suppanschitsch *Straße nach Dürnstein, um 1927*; Landesammlungen NÖ

„Über die Notwendigkeit eines leistungsfähigen Verkehrsweges durch das Donautal zwischen Melk und Krems war man sich völlig einig. Die Wachau liegt nur 60 Kilometer von der Großstadt Wien mit ihren rund 300 000 Kraftfahrzeugen und Mopeds entfernt. Sie wäre längst ein Sonntagsdorado für Schwimmer, Weintrinker und Spaziergänger, wenn nicht die zahllosen Fahrbahnen der beiden jetzigen Uferstraßen lebensgefährliche Hindernisläufe provozieren würden: In den romantisch verwinkelten Gäßchen der alten Städtchen und Dörfer ist oft die Passage gerade breit genug für ein Fahrzeug. Schon bei geringerer Frequenz stauen sich die Autos bis weit auf die offene Strecke hinaus. Der Fahrer ist dazu verurteilt, schrittweise und eingehüllt in dichte Benzinschwaden und immer gerade nur mit knappster Not einem Unfall entrinnend, die Strecke zu durchkriechen, tausendmal zu stoppen, ohne jemals parken zu können (weil es hierfür keinen Platz gibt)“ (Santner 1958, S. 57).

„Man fährt bereits gern durch die Wachau. Die Fahrt von Krems nach Emmersdorf hat ihren Schrecken verloren, seit man abschnittsweise recht kräftig auf das Gaspedal drücken kann. Man braucht nicht mehr wie vor Jahren um Leben und Material bangen“ (RPF. 1957, S. 7).





Anton Hlaváček
Panorama des Donautals
mit der Ruine Dürnstein, 1906
Landesammlungen NO



Die Donauuferbahn – heute Wachaubahn genannt – wurde am 2. Dezember 1909 eröffnet. Die Bahnverbindung zwischen Krems und Grein bedeutete für den Gütertransport von nun an Unabhängigkeit von Witterung, Nieder- oder Hochwässern und machte ihn so kalkulierbarer (Wöginger 2009).

„Ohne anzuhalten, dampft nun das Schiff an dem höchst malerischen und romantischen Landschaftsbilde vorüber, welches Stadt und Burg Dürnstein dem gebannten Auge bieten“ (Foerster und Ronniger 1895, S. 287).

Ende des 19. Jahrhunderts hatte Dürnstein weder Bahn noch Schiffanlegestelle. Die Dampfschiffstation befand sich im gegenüberliegenden Rosatzbach. „[...] und so ist Dürnstein, was den Fremdenverkehr betrifft, auf die Gilde der Touristen, zumal der radfahrenden, beschränkt [...]“ (Felix 1899, S. 4).

„Von Krems und Melk verkehren während der Saison Lokaldampfer zweimal täglich in jeder Richtung und von Wien aus die Passagierdampfer der Linie Wien – Passau [...]. Den Verkehr zwischen beiden Ufern der Donau vermitteln [...] concessionirte Überfuhren in allen größeren Orten“ (Foerster und Ronniger 1895, S. 285).



„Seit frühester Zeit waren Handel und Verkehr in dieser Region auf die Schifffahrt angewiesen. Unbefestigte Uferstraßen hatten nur lokale Bedeutung, und die engen gewundenen Ortsstraßen ließen kein leistungsfähiges Verkehrssystem zu“ (Wöginger 2009, S. 5).

Vor Erfindung der Dampfschiffe mussten die Schiffe flussaufwärts mit Pferden gezogen werden.

WIE REISTE ANTON HLAVÁČEK IN DIE WACHAU?



Die Touristenführer Ende des 19. Jahrhunderts nannten mehrere Möglichkeiten, um von Krems nach Dürnstein zu gelangen. „Von Krems erreicht man Dürnstein (alte Schreibart „Tirnstein“) in 5/4 St., einen abkürzenden Hohlweg durch die Weinberge Loibens vom Rothenhof an benützend, und betritt durch ein altes halbverfallenes Stadthor die einzige Straße der reizenden, kleinen Stadt“ (Foerster und Ronniger 1895, S. 287).

Eine Wanderung über die Stahemburgwarte wurde mit 2 1/4 Stunden angegeben. Im Sommer konnte zwischen Krems und Spitz ein Omnibus genutzt werden. Die Gasthäuser sowie der Fleischhauer in Dürnstein boten entgeltlich ebenfalls Fahrgelegenheiten auf Einspännern und Zweispannern an (Rabl 1890, S. 110).



„Weiterhin bleibt der mit schönen Felsgruppen geschmückte Grat links vom Wege, während rechts der waldige Abhang zur Schlucht abfällt; links kommen wir bei den Resten eines den Kamm sperrenden alten Wachthurmes [sic] und rechts bei dem sogenannten Eselstall vorüber, dessen Gemäuer die Reste eines vormaligen zur Burg gehörigen Wirtschaftshofes sind. Dann führt der Weg wieder steiler nach abwärts“ (Rabl 1890, S. 103).



Nach ersten Plänen sollte die Bahn entlang des Ufers, vor dem Stift Dürnstein, geführt werden (Mayreder 1898, S.12). Erst nach zahlreichen Begehungen und Verhandlungen wurde schließlich eine Trassierung abseits der Donau durch Tunnel beschlossen.

Anton Hlaváček fertigte das Gemälde, bevor im Dezember 1907 mit dem Bau der Donauuferbahn begonnen wurde. Für den Standort des Bahnhofs Dürnstein-Oberloiben gab es mehrere Varianten. So sprachen sich 1906 noch einige Stimmen für eine möglichst weit außerhalb der Stadt gelegene Station aus, um das altertümliche Stadtbild möglichst ungeschmälert zu erhalten (k. k. niederösterreichische Statthalterei 1906, S.5). Tatsächlich befindet sich der Bahnhof heute näher bei Dürnstein, einige Meter vor dem Bahntunnel.