

Kunststätte mit der lieblichen Natur des Donautales. Gurlitt bezeichnet Wilhering als die glänzendste Leistung der Kunst des 18. Jahrhunderts in Deutschland nach der Richtung des festlich Frohen, bewegt Reizvollen.

Der gleiche echt österreichische Geist spricht aus der der gleichen Kunstperiode angehörenden Kanzel in der Kirche der einstigen Jesuiten-Niederlassung Traunkirchen von 1753. Sie hat originellerweise die Form eines Schiffes mit Fischernetz. Die Apostelstatuen stellen den wunderbaren Fischzug dar, der Schalldeckel die Predigt des H. Franz Xaver. Die Spiegelung des Sees bewirkt einen stimmungsvollen Lichteinfall in diese nach 1632 erbaute Kirche.

In dieser dreitägigen Wanderung durch acht Stätten des Barocks wurde dieses als Ausdruckskunst empfunden, „die den Himmel mit all seiner Freude und Lust, mit all seinen Engeln und Heiligen auf die Erde herunterbringt . . . (Joh. Hollnsteiner).

Die Verkehrsbedeutung des Kremstales.

Von Richard Deutsch.

Bei Kirchdorf wurde das Kremstal erreicht. Ein kurzer Aufenthalt konnte dazu benützt werden, die Verkehrsbedeutung des Kremstales kurz zu betrachten. Die Krems, die wenige Kilometer südlich Kirchdorf entspringt und nahe bei Linz in die Traun fließt, knapp bevor diese die Donau erreicht, ermöglichte seit alter Zeit einen kurzen und guten Zugang, der der Eisen- und Salzstraße, die Linz über den Pyhrnpaß mit dem Ennstal verbindet, diente. Diese Straßenverbindung war durch die Natur dadurch begünstigt, daß das Kremstal mit dem Steyrtal bei Klaus durch eine weniger als 500 Meter hohe Bodenschwelle verbunden ist, die die Straße leicht überschreiten kann, um sich bei Klaus mit der Straße zu verbinden, die von Steyr das Steyrtal aufwärts zieht. Da auch der Pyhrnpaß nur 950 Meter hoch ist, war er fast das ganze Jahr benützbar — und wird auch jetzt für den Autoverkehr fast ganzjährig offengehalten. Von Liezen am Südfuß des Pyhrn findet die Straße ihre natürliche Fortsetzung durch das Palten- und Liesingtal hinaus nach Leoben, durch das obere Ennstal und den Mandlingpaß ins Salzburgische und nach Tirol und nach dem Osten durchs Gesäuse nach Hieflau und zum Erzberg. Es ist daher verständlich, daß sie der beliebteste Straßenzugang aus dem Norden und auch umgekehrt nach dem Norden für alle jene wurde, die den kürzesten Weg aus Ungarn und der Steiermark nach Böhmen suchten. Bedeutet doch die Wahl des Weges über Steyr und durch das Ge-

säuse nicht nur einen langen Umweg, sondern diese Straße war auch wegen ihrer schlechten Beschaffenheit gefürchtet. Erst in jüngster Zeit erwacht sie durch den Umbau der Gesäusestraße zu neuem Leben. Aber auch der Weg durchs Salzkammergut ist weiter und durch den 1000 m hohen steilen Pötschenpaß beschwerlicher. Er diente mehr den lokalen Bedürfnissen des Salzkammergutes.

Die Verkehrsbedeutung des Kremstals hat in jüngster Zeit durch den Bau und Betrieb der Pyhrnbahn einen neuen kräftigen Auftrieb erfahren. Die Bahn wurde 1905—1906 erbaut und ist durch den 4760 m langen Bosrucktunnel gekennzeichnet, dessen schwieriger Bau 9 Millionen Kronen kostete — um die Hälfte mehr als veranschlagt war, da man nachträglich den Bauplan änderte, auf Kunstbauten verzichtete und den Tunnel möglichst tief legte. Er durchbricht den 2000 m hohen Bosruck in 670 m Höhe — also fast 300 m unter dem Pyhrnpaß.

Die Pyhrnbahn ist leider nur eingleisig. Das vermag aber ihre Bedeutung als internationale Durchzugslinie Prag—Budweis—Linz—Selztal mit den beiden Ästen Leoben—Graz—Triest, bzw. Klagenfurt—Venedig einerseits und Bischofshofen—Tauernbahn, bzw. Innsbruck andererseits, nicht zu mindern. Es laufen im Sommerfahrplan gegenwärtig zwei Schnell- und vier Personenzugspaare und die Schnellzüge führen direkte Wagen Prag—Triest, Prag—Rom und Prag—Innsbruck. Man kann ungefähr die Grenzlinie zwischen Böhmen und Mähren östlich und die Linie Budweis und Pilsen westlich als Längsabgrenzung des Raumes betrachten, für den die Bahn durch das Kremstal eine wichtige Nordsüdverbindung geworden ist. Damit wird sie auch für einen großen Teil von Sachsen und auch noch für nördlichere Gebiete eine wichtige Verkehrslinie, wenn man Wien vermeiden und Zeit gewinnen will.

Im innerösterreichischen Verkehr wird die Bedeutung des Kremstals durch das oberösterreichische Städteviereck Steyr—Enns—Linz—Wels, das die untere Krems durchquert, aber auch durch die Verbindung gekennzeichnet, die es zwischen Linz und Graz, also der dritt- und zweitgrößten Stadt Österreichs ermöglicht. Diese Verbindung findet seit einigen Jahren ihren Ausdruck darin, daß Schnellzüge ganzjährige und häufig benützte direkte Wagenverbindungen zwischen diesen Städten in Zügen herstellen, die zugleich die Verbindung Salzburg—Graz—Klagenfurt ohne Wagenwechsel ermöglichen.

Das Städteviereck hat seine Verkehrsbedeutung wieder seiner besonderen Lage zu verdanken, die vor allem dadurch geschaffen wird, daß die nächst dem Inn bedeutendsten österreichischen Zuflüsse der Donau, die Traun und die Enns, in kurzem Abstand sich mit der Donau ver-

binden und zu den Flüssen ein Gewirr von guten Straßen sich gesellt, die in den vier Städten ihre Brennpunkte finden und die besonders bei Enns und Steyr offenkundige strategische Lage auch wirtschaftlich wertvoll erscheinen lassen.

Zur Gliederung der Vegetation der Ostalpen.

Von Dr. Robert Mayer.

Die Pflanzengeographie hat ihre Entwicklung aus der Abhängigkeit von der Gesteinskunde über die klimatische Bestimmtheit zur Eigenständigkeit mit eigenen Beobachtungen und Versuchsmethoden genommen. Denn zuerst schien aller Standort durch die Gesteinsunterlage bedingt zu sein, so daß man alle Pflanzengesellschaften in den Alpen als kalkalpine und kristalline scheiden zu müssen glaubte und auf Karten darnach einzeichnete. Aber schon Wahlenberg (1811) ging auf klimatische Bestimmungen aus; das eigentliche Tasten nach thermischen und hygrischen Standortbedingungen begann aber doch erst später und dauert im Grunde noch heute an. Zuletzt hat Gams¹, ausgehend von einem Versuche des Klimatologen Köppen und nach anderen Mustern², einen klimatischen Faktor gefunden, der den gesuchten Standortbedingungen am reinsten zu entsprechen scheint; er hat ihn auch sogleich auf die Alpen angewendet. Dieser Faktor ist die Kontinentalität des Klimas: die Mitteltemperaturen des Jahres und des Monats und selbst die Tagesmittel, die übrigens in den meteorologischen Stationen im Schatten gemessen werden, sind für das Pflanzenleben zu wenig von Belang (Fredrik Enquist), weil die Pflanzen vom Licht- und Wärmegenuß abhängen. Dagegen schien die Niederschlagsmenge ein deutlicheres Allgemeinbild pflanzlicher Abhängigkeit zu bieten, weil ihre Abnahme ein wesentliches Kennzeichen zunehmender Kontinentalität ist, wie die zunehmenden Schwankungen der Temperaturamplituden und jener Wärmeextreme, die für den Standort der Pflanzen so wichtig sind: denn Fredrik Enquist erkannte als eine der wichtigsten Regeln, daß den Pflanzen nur eine gewisse Mindestzahl von Tagen mit bestimmten Höchsttemperaturen zuträglich ist; überdies sind die Stationen, in denen die Niederschläge gemessen werden, sehr zahlreich und ihre Messungen leicht vergleichbar. Gams errechnete seinen Kontinentalitätsquotienten, indem er das Verhältnis der Niederschlagsmenge in Millimetern zu der Meereshöhe in Metern angab³. Er kon-

¹ Die klimatische Begrenzung von Pflanzenarealen und die Verteilung der hygrischen Kontinentalität in den Alpen. Ztschr. d. Ges. f. Erdkunde in Berlin. 1931. S. 321—346; 1932, S. 52—88 u. S. 178—198.

² Diese wurden auch in der Bodenkunde benützt, die ja einen ähnlichen Entwicklungsgang wie die Pflanzengeographie, aber in jüngerer Zeit, nahm. Lang R., Versuch einer exakten Klassifikation der Böden in klimatischer und geologischer Hinsicht. Intern. Mitt. f. Bodenkunde, 1915, S. 312—346. Mayer A., Klimakarte Europas nach dem N-S-Quotienten in: Bodenkarten und andere kartographische Darstellungen etc., hgg. v. Dr. Paul Krusche, Berlin, Paul Parey, 1928.

³ Bei Gams a. a. O. 1931, S. 334 steht irrtümlich „Millimeter“, sonst immer „Meter“, was richtig ist.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1937

Band/Volume: [80](#)

Autor(en)/Author(s): Deutsch Richard

Artikel/Article: [Die Verkehrsbedeutung des Kremstaes. 48-50](#)