

Nicht selten läßt sich — wie dies an der Deutschen Alpenstraße und am Damm der Donauuferbahn oftmals zu sehen ist — eine Stützmauer dann niedrig halten, selbst vermeiden, wenn an ihrer Stelle eine erdverfugte Steinrichtung in den zu stützenden Hang winkeltrechtig verlegt und schließlich bepflanzt wird: das Ergebnis entspricht der technischen Absicht und wird in kurzer Zeit völlig unauffällig.

Selbst Probleme des Verkehrs haben den Landschaftspfleger zu beschäftigen, wobei unter anderem an die Pflanzung von Schutz- und Leitgehölzen gedacht wird, die bei Nebel und Nacht ein Abirren der Fahrzeuge von der Fahrbahn (auch Blendschutz vor Schiffscheinwerfer!) und damit einen Absturz in den Strom hintanhaltend sollen. Mit Ausnahme von Strecken im Ortsbereich und als Anschluß bei Brücken und Mauern wird im österreichischen Donauroaum der natürlich versetzten und ausgeformten Hecke der Vorzug vor Schnitthecken gegeben.

Endlich sei noch der Einrichtung von Rastplätzen gedacht, die in den Rückstauräumen und den Uferstraßen entlang in Vielzahl entstehen sollten. Schließlich bezwecken die Bemühungen einer Landschaftspflege vor allem die Erhaltung der Stimmungswerte, also der subjektiven Resonanz des Einzelmenschen aus der umgeben-

den Landschaft. Daraus erhöht sich die Bedeutung von Rastplätzen und ergibt sich die Notwendigkeit, solche nach Zerstörung des Altbestandes einfach neu zu schaffen (Abb. 15 u. 16). Selbst stillgelegte Steinbrüche, wie im Strudengau jener von Freinstein und im Rückstauraum Jochenstein der beim Geißbach, vermögen als Aussichtspunkte oder aber als abseitige Lagerplätze den allzu hastig durch die Schönheit des Donauroales eilenden Kraftfahrer zu Ruhe und Rast einzuladen.

Mit solchem Planen schließt sich der hier lediglich angedeutete Kreis der Gedanken und des Mühens einer Landschaftspflege im österreichischen Donauroaum. Er wurde ausgelöst durch das menschliche Streben nach verstärkter Nutzung der Donau als Energiespender und durch den fälligen Ersatz alter Verkehrswege durch moderne Autostraßen.

Diese Landschaftspflege, die eine Dynamik der Kulturlandschaft bewußt bejaht, dient unmittelbar dem Menschen. Sie bringt zwar keine Kilowatt hervor, doch auch sie erschließt neue Kraftquellen, jene, die im Menschen schlummern und durch Landschaftschönheit, Naturerlebnis, Ruhe und besinnliche Stunden geweckt und erhalten werden. Wer wollte die Bedeutung solcher Arbeit verkennen?

Der Nibelungenstrom im Wandel der Zeiten

Die Bedeutung der Donau in der Geschichte Österreichs

Von Dr. Karl Gutkas, St. Pölten

In der indogermanischen Ursprache bedeutet „danu“ den Fluß schlechthin und als Urbild eines riesigen Stromes mag die Donau den wandernden frühgeschichtlichen Horden erschienen sein, nur schwer und gefährlich zu überwinden. Ebenso erging es wohl den illyrischen und keltischen Völkerschaften, die an ihren Ufern wohnten und den Namen weitertrugen, den germanischen und römischen Händlern, die entlang der Bernsteinstraße von der Nordsee nach Italien zogen und den Strom im Marchfeld überqueren mußten, oder jenen Händlern, die etwa bei Linz übersetzten, um Salz und Eisen aus den österreichischen Alpen nach Böhmen zu bringen.

Politische Bedeutung erhielt der Strom erstmals unter den Römern, als Kaiser Augustus die Grenze des Reiches bis an sein Südufer vorschoben ließ und dieses durch Befestigungen sicherte. Eine ausgebaute Straße, die meist in

Sichtweite des Wassers lief, verband Garnisonen, Kastelle, Siedlungen und Städte, unter denen vor allem Lauriacum an der Ennsmündung und Carnuntum am Beginn der pannonischen Tiefebene Schlüsselpositionen bildeten. Viele dieser Kastelle wurden Grundlage von heutigen Städten. So gehen Passau (Bojodurum), Linz (Lentia), Lorch (Lauriacum), Ybbs (Adiuvense), Pöchlarn (Arelape), Melk (Namare), Mautern (Favianae), Traismauer (Trigisamum), Zwentendorf (Pirotoorto), Tulln (Comagenae), Klosterneuburg (Astura), Wien (Vindobona), Schwechat (Ala Nova), Fischamend (Aequinoctium), Petronell (Carnuntum) und Magyarovar (Adflexum) auf solche Römerstützpunkte zurück. Die „Stirne Germaniens“, wie Tacitus unseren Strom nennt, suchten die Römer durch Anlage eines Limes gegen die unruhigen germanischen Völkerschaften nördlich der Donau fest abzu-

schirmen. Aber schon 170 n. Chr., unter Kaiser Marc Aurel, haben die Markomannen und Quaden die Donau überschritten und sind ins Reich eingefallen, ohne daß sie die römische Donauflotte daran hätte hindern können. Sie konnten aber zurückgeworfen werden und selbst am nördlichen Ufer, im Aufmarschraum des Weinviertels, wurden römische Stützpunkte angelegt.

Die Römer haben aber nicht nur Grenz- und Kasernenklima an den Strom gebracht, sondern auch jene Frucht, die seither im österreichischen Donautal mit besonderer Ergiebigkeit reift und bis heute eine der wichtigsten wirtschaftlichen Einnahmequellen der Bevölkerung ist: den Wein. Er hat den Zusammenbruch der Römerherrschaft im 5. Jahrhundert überlebt und die Bewohner, die nach dem Abzug der römischen Garnisonen hier blieben, haben die Kultur der Rebe auch den neuen Völkern übermittelt, die nun über den Strom setzten und beide Ufer beherrschten. Die ersten waren die Rugen, die zur Zeit des heiligen Severin vom Kremser Raum aus ein Königreich beiderseits der Donau aufbauten. Was den optimistischen Zeitgenossen vielleicht nur als Episode erschienen sein mag, wurde aber weltgeschichtlicher Wendepunkt. Mit dem Augenblick, mit dem der Donaustrom aufhörte, Grenze zu sein, endete das Altertum in Mitteleuropa.

Vom 6. Jahrhundert an bis ins 16. vollzog sich das geschichtliche Leben überwiegend den Strom entlang, war die Donau Bindeglied der staatlichen Organisationen und wurde zu einer der Hauptschlagadern der europäischen Machtgeschichte. Im österreichischen Donautal trafen immer wieder jene Mächte zusammen, die Süddeutschland und die ungarische Tiefebene beherrschten. Bis herauf ins 17. Jahrhundert ist diese Auseinandersetzung im Grunde genommen der Sinn der österreichischen Geschichte. Zum erstenmal geschah dies im 6. Jahrhundert, als sich Bajuwaren und Awaren im Wienerwald begegneten, das asiatische Reitervolk dann Niederösterreich eroberte und seinen ungarischen Zentralraum beiderseits der Donau am Kampfluß bei Tulln durch Befestigungen absicherte. Diesen Kampf entschied Karl der Große, als er 791, die Donau als Heerstraße benützend, gegen die Awaren zog. Die von ihm eingerichtete Ostmark beherrschte nur einen Streifen Landes beiderseits des Stromes, wobei im Norden der unwegsame Urwald, im Süden die Gebirgsketten einen natürlichen Grenzsäum gaben. Als dann Jahrzehnte später die Franken vorerst von den Mähnern, um die Wende zum 10. Jahrhundert aber von

den Magyaren, immer weiter zurückgedrängt wurden, wogte der Kampf wieder um das österreichische Donautal, bis er in der Lechfeldschlacht des Jahres 955 endgültig für die Deutschen entschieden wurde. Das Reich und die vom Kaiser mit dieser Aufgabe betrauten Markgrafen der Ostmark sind wiederum den Strom abwärts vorgedrungen bis zur Hainburger Pforte, mußten aber das Land östlich davon endgültig den Ungarn überlassen.

Von Burgen, Pfalzen und Siedlungen am Strome, vorerst von Pöchlarn, dann von Melk, Tulln, Klosterneuburg und schließlich von Wien aus regierten die Babenberger das Land, dessen Grenzen sich erst um die Mitte des 11. Jahrhunderts vom Strome weiter zu entfernen begannen. An den Donauufeln entstanden die wichtigsten Orte und wurden die ersten kulturellen Leistungen gesetzt. Die Klöster Wilhering, Melk, Göttweig und Klosterneuburg zählen zu den frühesten Kulturzentren unseres Landes, die Städte Linz, Enns, Krems, Tulln, Wien und Hainburg waren die ersten wirklichen Handelsmittelpunkte, die dann durch weitere Orte ergänzt wurden, wie Ybbs, Pöchlarn, Emmersdorf, Stein, Mautern, Triebensee und die beiden Neuburg. Der geistliche Mittelpunkt des ganzen Raumes war die Donaustadt Passau, den österreichischen Handel beherrschte das bayrische Regensburg. Denn in dieser straßenarmen Epoche spielte sich der wesentliche Handelsverkehr auf dem Strome ab. Ihn entlang zogen aber auch die Heere des zweiten und dritten Kreuzzuges ins Heilige Land und belebten den Donauhandel gewaltig. Am Beginn des 13. Jahrhunderts hat der Passauer Kleriker Konrad im Nibelungenlied das große Epos dieser Straße gesungen, denn die Donaueggen zwischen Passau und Ofen ist die Heimat der Nibelungen, den Strom entlang führte der Brautzug Kriemhildens von Ense nach Bechelaren, Medelicke, Mütaren, Treisenmüre, Tulne, Wiene, Heinburc „zetal durch Osterriche“. „Die Melodie der Donauwellen rauscht aus den Liedern von Kriemhilds Hochzeit mit dem Hunnenkönig Etzel, von der Fahrt der Nibelungen aus Worms, von den zauberreichen Donauweibchen, vom österreichischen Markgrafen Rüdiger von Bechelaren, vom Treiben am Hunnenhofe in der Etzelsburg“, schrieb einst Richard Kralik.

Im 14. Jahrhundert trat aber die Funktion der Donau in einen Wendepunkt. Noch herrschte der West-Ost-Handel vor, aber immer stärker wurde auch die Nord-Süd-Straße benützt und manche Donauesiedlung wurde Brückenkopf

Dies hing einerseits mit dem wirtschaftlichen Aufstieg Böhmens, vor allem aber mit der Bedeutung Venedigs für den Orienthandel zusammen. Die Donaustraße büßte im späten Mittelalter ihre internationale Bedeutung ein, das österreichische Donautal wurde in erster Linie Einzugsgebiet des mächtigen oberdeutschen Handels. Die Produkte unseres Landes wurden in großen Mengen den Strom aufwärts geschickt, dagegen kamen Fertigwaren talab. Der Donauhandel, der erstmals in der Raffelstätter Zollordnung am Beginn des 10. Jahrhunderts gesetzlich geregelt worden war, wurde nun im 14. und 15. Jahrhundert für Österreich geradezu Ausgangspunkt kolonialer Abhängigkeit von den übermächtigen oberdeutschen Kaufleuten. Stromaufwärts wurde vorwiegend Wein transportiert, zum Teil die Erträge der bayerischen und oberösterreichischen Klöster aus ihren niederösterreichischen Gütern, zum größeren Teil aber als Handelsprodukt. 60.000 Eimer aus Wien, Klosterneuburg, Krems, Stein und Ybbs wurden im Jahre 1400 von österreichischen Händlern in der Maut von Aschach durchgeführt, weitere 40.000 von ausländischen Kaufleuten mitgenommen. Den Strom abwärts aber kamen Tuche aus Flandern, Produkte westeuropäischen Gewerbetleißes und auch Güter aus Westösterreich, vorwiegend Salz und Eisenwaren.

Der Donauhandel hat die Wirtschaftsgrundlage der Städte gebildet, sie lebten vorwiegend von Verkehr und Überfuhr. Demnach war das Mittelalter auch die große Zeit der Donaustädte und nicht umsonst überwiegen in vielen von ihnen noch heute die Denkmäler gotischer Kunst. Zwar spürten sie jede Steigerung und Hemmung dieses Donauverkehrs, die vor allem durch die politischen Verhältnisse und den Besitzstand um Unterlauf des Stromes bedingt waren, doch haben die vielen Fahrzeuge mit ihrer Besatzung und die Menge Pferde, die für den Gegenzug stromaufwärts erforderlich waren — für ein Schiff 40 Rösser —, zu allen Zeiten so viele Lebensmittel und Bestandteile aller Art gebraucht, daß Landwirtschaft und Gewerbe gut leben konnten. Im späten Mittelalter sind an den drei wichtigsten Übergangsstellen auch die ersten Donaubrücken entstanden, zuerst in Wien, wo 1439 erstmals eine mehrteilige Brücke genannt wird, an der gleichen Stelle, wo einst die erste Nordbahnbrücke den Strom überspannte; 1462 entstand eine neue Brücke zwischen Stein und Mautern und 1497 folgte Linz.

Wir haben uns daran gewöhnt, jenen Teil Mitteleuropas, der von den Alpen, Sudeten, Kar-

paten und den Gebirgen der Balkanhalbinsel umspannt wird, als Donauraum zu bezeichnen, obwohl vor allem Böhmen nicht mehr zum Einzugsgebiet unseres Stromes gehört. Bevor noch den Habsburgern die Einigung dieses Raumes, der drei verschiedenen Herrschaftsgruppen angehörte, im 16. Jahrhundert gelang, hat es schon einige erfolglose Versuche gegeben, den ganzen Bereich einer einheitlichen Herrschaft zu unterwerfen.

Der erste ging von Böhmen aus, als Przemysl Otakar II. das Erbe der Babenberger und Sponheimer in Kärnten antrat und Ansprüche auf Ungarn erhob. Er scheiterte aber genauso wie ein Versuch der Habsburger bald darauf. Wie sehr aber im späten Mittelalter dieses Streben das politische Denken ausfüllte, zeigen nicht nur die Erbverträge zwischen den Herrschern der drei Ländergruppen, sondern auch die „Chronik der 95 Herrschaften“ des Wiener Augustinermönches Leopold Stainreuter, der eine phantastische Geschichte Österreichs, mit Abraham beginnend, schrieb und darin mehrmals die drei Länder unter einen Herrscher vereinigen ließ. Auch unter Albrecht II., als die Einigung nach dem Aussterben der Luxemburger in Böhmen und Ungarn gelang, blieb diese nur Episode, wie auch der Ungarnkönig Matthias Corvinus über Ansätze nicht hinauskam. Erst ein neuer Erbvertrag, auf dem Wiener Kongreß von 1515 geschlossen, hat die dauernde Bindung der Stephans- und Wenzelskrone mit dem österreichischen Herzogshut vorbereitet, die wenige Jahre später erfolgte.

Ein Einbruch einer neuen, auswärtigen Macht in das Gebiet der mittleren Donau, das Auftreten der Türken, die das ungarische Königreich 1526 in der Schlacht bei Mohacs zerschlugen, hat die Einigung des Donauraumes und damit die Errichtung der späteren österreichisch-ungarischen Monarchie geradezu erzwungen. Zwar besetzten die Türken für 150 Jahre Zentralungarn mit der Hauptstadt Ofen und verheerten in den Jahren 1529 und nochmals 1683 sogar Niederösterreich, konnten aber Wien nicht bezwingen. Die Schlacht auf dem Kahlenberg am 12. September 1683 leitete dann eine Reihe von österreichischen Siegen ein, die meist mit dem Namen des Prinzen Eugen von Savoyen verknüpft sind und zur Rückeroberung ganz Ungarns und Nordserbiens führten. Damit war dem Donauhandel aber wieder von neuem der Weg nach Osten gewiesen, der Triumph Venedigs überwunden. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts wurden die Fahrten die Donau abwärts wieder

zahlreicher und im Jahre 1690 richteten die Regensburger einen regelmäßigen Schiffsverkehr nach Wien ein. Allwöchentlich wurde das „Ordinarischiff“ mit Ladungen und Reisenden abgefertigt. 1712 folgten die Ulmer diesem Beispiel und sandten ihre schweren Schiffe, „Schachteln“ genannt, die nicht mehr stromaufwärts transportiert werden konnten, sondern am Ziel zer schlagen und als Brennholz verkauft wurden.

Die Donau, in den ersten beiden Jahrhunderten der Neuzeit wenigstens noch einem Landesteil Schutz bietend, als die Türken und Schweden 1529, 1645 und 1683 den anderen überwunden hatten, wurde nun im ganzen Mittellauf zum österreichischen Strom. An ihren Ufern breitete sich die Barockkultur aus, die man als donau-europäischen Stil bezeichnen kann und die nicht nur in Klöstern, Schlössern und Städten Ungarns, Nordjugoslawiens und der Tschechoslowakei, sondern bis in die kleinsten Bauerndörfer dieser Länder spürbar ist. Den Strom abwärts zogen die Kolonisten aus Schwaben, die im Vertrauen auf die pax Austriaca die pan-nonischen Niederungen besiedelten und kultivierten, von Passau bis Belgrad grüßten jene herrlichen Bauwerke den Schiffer, die als Sinnbild der österreichischen Großmacht und der siegreichen Gegenreformation überall entstanden. Wir wollen für den österreichischen Bereich nur die Klöster Wilhering, Melk, Dürnstein, Göttweig und Klosterneuburg, die Wallfahrtskirchen auf dem Pöstlingberg, Maria-Taferl, Maria-Langegg oder die Marchfeldschlösser nennen. Unter Josef II. erreichte die kulturelle Erschließung des gesamten Raumes ihren Höhepunkt, zumal sein von vielen mißverständener Zentralismus gerade die kleineren Völkerschaften besser zur Geltung kommen ließ.

Das 19. Jahrhundert brachte der Donau wieder einschneidende Änderungen. Der Ausbau des Straßennetzes, vor allem aber der Bau der Eisenbahnen, die einen wesentlich schnelleren Verkehr ermöglichten, nahm dem Strom die Rolle des wichtigsten Verkehrsweges und versetzte die Donaustädte plötzlich an den Rand des immer schneller pulsierenden wirtschaftlichen Lebens. Bei ihnen kehrte die Geschäftigkeit des Industriezeitalters nicht ein, ihr Wachstum war weniger steil als das bisher unbedeutender, nun durch Verkehr und Industrie zu Ansehen und Bedeutung gelangter Städte. Im niederösterreichischen Bereich wurde Ybbs durch den Bahnknotenpunkt Amstetten, Krems durch die Industriestadt St. Pölten überrundet. Diese Entwicklung hatte drei Ursachen. Am Strome oder

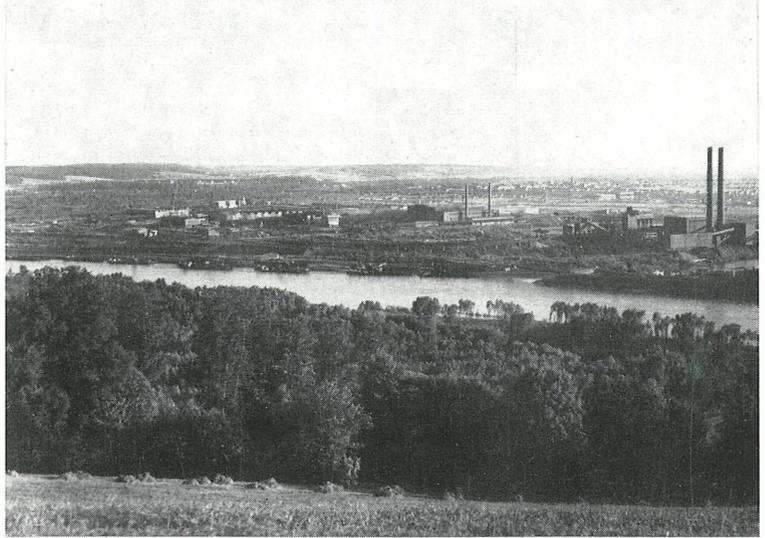
an schiffbaren Nebenflüssen lagen keine der nun so wichtig gewordenen Rohstofflager der Schwerindustrie, denn die bedeutendsten Kohlenvorkommen der Monarchie waren in Nordböhmen und im Ostrau-Karwiner Revier, die Eisenerz-lager in der Steiermark zu finden. Zum Transport von Kohle und Erz, aber auch von Gütern der immer stärker aufblühenden böhmischen Industrie oder der galizischen Landwirtschaft war die Donau nicht verwendbar. Sie mündete aber auch in kein Weltmeer und hatte im Mündungsbereich keine Welthäfen wie der Rhein, und der Ausbau der Binnenwasserstraßen, vor allem die schon so oft projektierte Verbindung zum Rhein und zur Oder, wurde vernachlässigt.

Das Zurückbleiben der Donau als Verkehrsweg ist natürlich nur relativ zu werten. Im Vergleich zu früheren Jahrhunderten war auch hier eine Steigerung bemerkbar, vor allem, seit die Dampfkraft den Bergzug bewältigte. Die 1829 gegründete Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, die vorerst den Verkehr zwischen Wien und Budapest, seit 1837 auch bis Linz und später den Anschluß an den Seeverkehr übernahm, entwickelte sich zu einem blühenden Unternehmen und besaß 1913 142 Dampfschiffe nebst 868 Warenbooten und beförderte 2,3 Millionen Tonnen Güter sowie 2,2 Millionen Personen im Jahr.

So sank die wirtschaftliche Bedeutung des Stromes zu einer Zeit, als mehr denn je zuvor für seine Bändigung und Erschließung aufgewendet wurde. Denn er war den Menschen nicht nur nützlich, er konnte auch den Uferbewohnern zum erbitterten Feind und Vernichter ihrer Existenz werden. So hat er schon im hohen Mittelalter die Trennung von Klosterneuburg und Korneuburg bewirkt, hatte die Traisenburg und das Kloster St. Georgen weggespült und des öfteren weite Uferlandschaften entsetzlich verheert. Vor allem das südliche Tullner Feld und das Marchfeld wurden immer wieder von seinen Fluten bedrängt. Im Tullner Feld hat er auf dem rechten Ufer im Lauf der Jahrhunderte sechs, auf dem linken einen Ort zerstört, im Wiener Becken sind rechts drei und auf dem linken Ufer 19 Siedlungen dem Hochwasser zum Opfer gefallen. Vor allem im Jahre 1830 brach der Strom ins Marchfeld aus und zerstörte Kimmerleinsdorf. Nach dem großen Hochwasser von 1862 wurde die Donauregulierungskommission gegründet, die für Wien durch die Schaffung eines Durchstiches durch alle Stromarme die Überschwemmungsgefahr bannen konnte. Auch der übrige Lauf der niederösterreichischen

Die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke (VÖEST) liegen am Ufer des Nibelungenstromes

Naturschutzbund Österreich, download unter www.biologiezentrum.at



Donau ist im 19. Jahrhundert reguliert und dem Strombett dadurch die Veränderungsmöglichkeit genommen worden. Dagegen konnte in diesem Bereich die Hochwassergefahr nicht gebannt werden und in den Jahren 1897, 1899 und zuletzt 1954 wurde der Strom vielen Orten zum Verhängnis.

Die Erleichterung der Durchfahrt durch den Strudengau sowie durch das Eiserne Tor, dessen Regulierung 1878 der Berliner Kongreß Österreich aufgetragen hatte und die bis zum Jahre 1896 vollendet war, kamen der Schifffahrt allein zugute.

Die einschneidendsten Veränderungen brachte aber das 20. Jahrhundert der Donau und ihren Uferländern. Der Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1918 zerstörte die alte Wirtschaftseinheit, die vom Strom den Namen trug, und leitete die Tragödie Europas ein. Obwohl die Pariser Donaukonvention von 1921 den Strom internationalisiert hatte, ging der Verkehr durch die neuen Zollgrenzen und durch die Zersplitterung der Unternehmungen wesentlich zurück. Dagegen haben sich auch Nichtuferstaaten am Donauverkehr beteiligt, und 1937 befuhren 13 Flaggen den Strom. Der Zweite Weltkrieg brachte nicht nur Verluste größten Ausmaßes, wie zerstörte Brücken, durch Wracks verlegte Fahrrinnen, er führte auch zu einer völligen Umschichtung in der Beherrschung des Stromes. Während Deutschland und Österreich vorerst ausschieden, trat Rußland, nun zum Uferstaat geworden, entscheidend in den Vordergrund und ließ sich seine Herrschaft durch die Belgrader Donaukonvention von 1948 besiegeln. So hat die politische Teilung Europas auch den Donauverkehr zerrissen und der Eiserne Vorhang spaltete den

Strom in eine „rote“ und eine „blaue“ Donau. Es traten Verhältnisse ein, wie sie zur Zeit der türkischen Herrschaft im 16. und 17. Jahrhundert anzutreffen waren. Während die Uferstaaten des russischen Herrschaftsbereiches — Nichtanrainerstaaten waren nunmehr völlig ausgeschaltet — den Schiffsverkehr intensivierten und gegenüber der Vorkriegsfrequenz verdoppeln konnten, der Oberlauf zwischen Regensburg und Linz dank dem Ausbau der oberösterreichischen Schwerindustrie, die fast völlig von der Belieferung mit Ruhrkohle abhängig ist, ebenfalls eine auffällige Steigerung des Güterverkehrs erfuhr, war der niederösterreichische Abschnitt anfangs völlig verödet und wurde nur langsam, erst seit 1955 intensiver, wieder in den Verkehr eingeschaltet.

Andererseits gewann das Donautal durch die Hochentwicklung des Weinbaues, die Pflege der alten Denkmäler und die Wiederentdeckung der in weiten Strecken mit vielfältigen Naturschönheiten gesegneten Landschaft immer größere Anziehungskraft für den Reiseverkehr, der sich von den Bahnlinien ab- und den Straßen zuwendet. In unserer Zeit hat die Donau aber auch als Energiespender Bedeutung erlangt.

Vielfältig war die Rolle des Donaustromes in Österreichs Geschichte, genauso bewegt wie die Entwicklung unseres Landes selbst. In den Statistiken des Donauverkehrs, in den Bauten, die die Ufer des Stromes zieren, können die großen Epochen der österreichischen Kulturentwicklung wie an einem Barometer abgelesen werden.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1959

Band/Volume: [1959_11-12](#)

Autor(en)/Author(s): Gutkas Karl

Artikel/Article: [Der Nibelungenstrom im Wandel der Zeiten. Die Bedeutung der Donau in der Geschichte Österreichs. 197-201](#)