

## WOCHENSCHAU

Redaktion und Verwaltung: Wien VII, Kaiserstr. 8 - 10 /Tellegrammadresse: Wochenschau Wien /  
 Tel: B 34595 (neue Nummer 445606)  
 Nummer 35                      Sonntag, 01.September 1957    48. Jahrgang

### DER ENTSCHÄRFTE STROM

## Auf letzter noch Aufregender Fahrt durch die Felsriffe der Donau

In folgenden Artikel schildert unser Mitarbeiter, wie aufregend und alle Kräfte in Anspruch nehmen heute noch die Durchfahrt eines schweren Schleppdampferzuges stromab durch den Struden ist, von Grein bis St.Nikola zwischen den Donaukilometer 2079 und 2075 ( die Kilometer wurden vom Schwarzen Meer herauf gezählt; das Gemeindegebiet von Wien z.B. liegt zwischen den Kilometer 1913 und 1937). Jene vier Kilometer lange oberösterreichische Strudenstrecke wird demnächst von ihren seit Jahrhunderten drohenden Gefahren für die Schifffahrt endlich frei sein. Die bevorstehende Fertigstellung der Staustufe Ybbs - Persenbeug wird nämlich das Wasser der Donau bis über Grein hinauf so hoch heben und in einen fast strömungslosen Stausee verwandeln, daß die Felsriffe des Granitmassivs an beiden Ufern tief unter der Wasseroberfläche bleiben. In Zukunft wird auch der Hößgang, jener heute verschotterte Seitenarm der Donau, der im Struden die romantische Wörtherinsel umfließt, für die Schifffahrt benutzbar sein. Damit wird auch das Einspurigfahren und die Notwendigkeit von Signalstationen wegfallen; die Schiffe werden ungehindert in beiden Richtungen aneinander vorbeifahren können, in einer gezähmten Donau. Heute jedoch geht die Durchfahrt noch so vor sich, wie sie untenstehend geschildert wird; doch wird dieses Erlebnis morgen schon "historisch" sein - darum sei hier besonders festgehalten. Viermal schlagen die Uhren der Kirchtürme von Linz, es klingt ineinander und hintereinander, dann schlägt es auch am anderen Ufer in Urfahr die vierte Morgenstunde, und die Sonne geht auf. Noch in den Nachhall der Kirchenglocken schlägt der Bootsmann die Schiffsglocke an, die eben in den ersten Sonnenstrahlen golden aufblickt. Während die Stadt noch lange schläft, wird es bei uns lebendig, die Seile werden gelöst, und der "Suppan", einer der größten und stärksten Schleppdampfer der DDSG, 650 PS, wendet in großem Bogen seinen schwarzen Bug stromab, Richtung Wien, wo wir am Abend ankommen sollen. Vorläufig haben wir noch keinen Anhang. Den holen wir uns unterhalb des Linzer Winterhafens vom Stehplatz Teerlacke: vier Schleppe, von denen jeder rund 60 Eisenbahnwaggon Inhalt zu fassen vermag. Das ist das "Fuhrwerk", wie die Schiffsleute zu sagen pflegen. Den ersten Schleppen, der diverse Güter geladen hat, nehmen wir "zuwigschwabelt", das heißt an unsere linke Schiffsseite parallel verheftet, so daß der Dampfer mit seinen ausladenden Radkasten ohnehin breitheftig genug, noch breiter erscheint; die drei anderen Schlepper, alle tiefgetaucht voll Ruhrkohle, ziehen wir hinter uns nach: diese drei sind wieder parallel zueinander verheftet.

Als wir die umständlichen Manöver hinter uns haben, ist es sechs Uhr geworden ein leuchtender Morgen, der Himmel klar wie Kristall, alles zeichnet sich scharf ab, in doppelten violetten Umrissen. Hinter uns bleibt der dunkle Schlotwald der riesigen Vöst - Werke mit seinen phantastisch roten, gelben und grünen Rauchdämpfen. Diese waren auch nachtsüber in Linz zu sehen, es war wie ein Feuerwerk, eine mörderische heiße Nacht, ganz Linz lange auf den Beinen, die Wirtshausgärten schattenhaft voll. Jetzt sind die verseuchte Luft und die Schwüle zurückgeblieben, und wir fahren rasch mit laut flatternden Flaggen, in die herrliche Morgenkühle hinein, ostwärts, der Sonne entgegen, in die grüne Stromeinsamkeit der Hügel und Auen, und wir Atmen die erfrischende Brise in vollen Zügen.

Von 07:10 bis 08:20 Uhr landen wir in Au, dem alten Flößerdorf an der Mündung der Aist unterhalb Mauthausen, um die Schiffsküche zu verproviantieren. Die Schiffsküche und das Küchenmädchen haben unser 22 Mann zu ernähren, und hungrig sind wir alle jetzt schon. Im Gänsemarsch

geht es an Land, eine lange Prozession mit Körben, Zögern, Taschen, Korbflaschen, alles noch leer; vorne der grauhaarige Lotse und der Erste Steuermann, denn drei erwartungsvoll ofeifende Matrosen, in der Mitte die Köchin, dann vier Heizer, der zweite Maschinist und als letzter ich und der Kapitän; nur wenige bleiben an Bord zurück. Die Flößer von Au haben sich umstellen müssen, einige haben sich Häuser und Krämereien erwirtschaftet, zwei fahren statt wie früher auf dem Wasser nach Ungarn jetzt mit großen eigenen Überlandautobussen nach Italien, andere wieder sind arm geblieben und leben von den schönen Erinnerungen..... Am Ufer steht neben dem steinernen Pranger mit der eingravierten Jahreszahl 1625 das Schwarze Brett mit den "Nachrichten für Schifffahrtstreibenden", und am Ufer steht auch unter Kastanienbäumen das alte Schifferwirthshaus. Die Wirtsstube ist niedrig, an den Wänden sind Schiffsbilder, ein großer Balken zieht sich über die ganze Länge der Decke, und von der Decke hängen an Kettchen zwei Modelle: der Dampfer "Passau" und ein Floß, beide "wie wirklich", mit possierlichen Figürchen bemannt.

Unser eigentliches Ziel ist der Fleischhauer, und ich bin aufs angenehmste überrascht, wie großartig und großzügig er in diesem weltfernen Dorf eingerichtet ist: alles weiträumig, weiß gekachelt, appetitlicher kaum vorstellbar, ein unternehmungslustiger Mann, der seine Ware weit in die Runde, ja bis nach Wien liefert. Er sieht die Schiffsleute gern, sie kaufen bei ihm günstig ein, und alsbald geht es wieder zurück, mit vollen Taschen, Körben, Zögern und Korbflaschen, alle bepackt mit Schweinernen, Rindfleisch, Geselchtes, Würsten, Gemüse, Obst und Wein, alle wieder im Gänsemarsch an Bord, in guter Stimmung, und wir sind so schwer daß sich die Landungsbrücke fast bis ins Wasser durchbiegt.

Und dann fahren wir weiter, und es rauschen nicht nur unsere beiden großen Schiffsschlotte gewaltig, sondern auch der kleine Küchenrauchfang, aufrecht wie ein Katzenschweif, das Ende leicht abgebogen; und alle Augenblicke steckt ein Matrose seinen Kopf in die Küche, ob es schon bald so weit sei ..... Die meisten sind halbnackt, über und über tätowiert. Die Tätowierungen machen sie sich gegenseitig: Schlangen, Adler oder Dreimaster, voll aufgetakelt, mit windgeblähten Segeln, und vollbusige Frauengestalten.

"Ist nicht schon bald Feierabend?" fragt ein Matrose lachend, und es soll witzig klingen, denn wir sind erst eine weitere Stunde gefahren und es ist eben acht Uhr, als unterhalb Ardagger, wo sich die Donau zwischen steilen stellen Bergen jäh verengt, die Signalstation Tiefenbach erscheint. Auf einen Wink des Kapitäns wird am Mastbaum die Strudenflagge aufgezogen, und nun beginnt eine seltsame Bewegung an Bord. Niemand ist dienstfrei, keiner lungert "in Reseve" herum, jedermann eilt auf seinen Posten: in wenigen Minuten beginnt die Durchfahrt durch den Struden. Der Struden ist die gefährlichste Felsenstrecke der oberen Donau, voll von Granitriffen, die schon manches Opfer gefordert haben. Die Reisenden auf Personendampfern werden wenig davon merken, es sei denn ein leise dröhnendes Zittern, das ganze Schiff erfasst - von den unterirdischen Wirbeln, die das Schiff wallen in die Mitte nehmen; wir aber, mit unserem schweren Anhang, vier tiefgetauchte Schleppe, deren Ladung 170 Waggons, soviel wie drei lange Lastzüge entspricht, sind nicht nur für unsere eigene Bewegung verantwortlich, sondern ebenso oder vielleicht mehr noch für die unberechenbare Bewegung der vier Schlepper an den Stahlrossen hinter uns. Alte Schiffsleute haben mir erzählt, man könne sich auf das Personal nicht mehr so verlassen wie früher. Die guten alten Schiffer von Grein, Spitz, Theben, Apathien und Herta sind im Aussterben begriffen, es fehlt die Liebe zum Wasser, die Leidenschaft eines ganzen Lebens; heute betrachten die meisten den Schifferberuf als einen mehr oder weniger lästigen "Durchgang", und sie ergreifen ihn nur, um sich bald wieder zu "verändern". Das merke ich an den Äußerungen des Kapitäns, er schreit und flucht zu den Schleppleuten zurück, sobald die Schlepper außer Kurs geraten.

Als wir im "Greiner See" das Städtchen Grein selbst passieren, steht der Kapitän an Backbord ganz links auf der Brücke, der grauhaarige Lotse an Steuerbord ganz rechts; am Ruder arbeiten der Erste und der Zweite Steuermann; auch der Zweite Kapitän und der Bootsmann haben auf dem Brückendeck Posten gefasst, sie stehen an den Motoren, die die Nippel regulieren. Die Nippel dienen zum Fixieren der Schleppeiseile und werden wieder von zwei Matrosen bedient. Kurz, es sind nicht weniger als acht Mann auf dem Brückendeck, während sonst zwei, der Kapitän und der Steuermann, genügen. Alle acht spähen bald nach vorn, bald nach hinten, die Kommandos des Kapitäns

auszuführen, acht Augenpaare angespannt und konzentriert. Vorn am Bug wartet ein Matrose mit der Lotstange; hinten am Heck beobachten zwei Matrosen aufmerksam die Bewegung der Schleppseile, Natürlich sind auch alle Posten auf den Schleppen doppelt besetzt, und natürlich ist unter Deck das gesamte Maschinen - und Heizpersonal angespannt.

Der Kapitän reißt den Maschinentelegraphen drei mal hin und her, es klingelt rasch hintereinander: das Zeichen dafür, daß wir mit alleräußersten Kraft voraus in die erste enge Stromschnelle, den Greiner Schwall, einzufahren haben. Die Maschinen geben alles her, was in ihnen steckt. Der mächtige Dampfer erzittert vom Kiel bis zu den Aufbauten. Die Schlepper hinter uns wirft es ganz nach links, dann dreht es sie ebenso rasch nach rechts, sie streifen fast das Ufer, wobei die Steuerleute auf den Schleppen schwerste Ruderarbeit haben.

Sobald der Schwall hinter uns liegt, geht es zwei Kilometer in ruhiger Fahrt mit normaler Vollkraft am Hößgang vorbei, jenem Seitenarm, der rechts die romantische Wörther Insel umfließt. Vor uns ragt das Wörtherkreuz auf der Felseninsel. Damit beginnt der eigentliche Höhepunkt der Strudenstrecke: wir haben noch den Strudel und gleich darauf den Wirbel zu überwinden. Der Kapitän stellt den Maschinentelegraphen auf "Langsam", dann, mitten im eigentlichen Strudel, unter heftigem Geklingel wieder auf "Alleräußerste Kraft voraus"! Die Steuerleute fahren ganz scharf das Keller – Eck unter dem Wörther Kreuz an, jenen Steindamm, auf den man geradezu hinausspringen könnte, so knapp kommen wir heran, doch hebt uns die rasende Strömung von selbst links weg, als wären wir leicht wie eine Flaumfeder. Der Erste Steuermann brummt; "Mann kann nicht knapp genug rechts ans Ufer kommen, je knapper, um so besser ! Denn schon sind wir, ohne daß wir was dazu tun könnten, gegen das linke Ufer draußen!"

In der Tat ist es auch so mit den Schleppen, sie Fallen mit voller Wucht ganz links unter die Ruine Werfenstein, fast streifen sie jene messerscharfen Felsen unter Wasser, die die Schiffer "Ludwig" nennen, und der Kapitän schreit, im Gesicht rot wie sein Schnurrbart, außer sich: "Der Ludwig, der verdammte! Und die Schleppleute da hinten! Statt daß sie die Übergänge im Gefühl haben und im voraus die Abweichung auffangen, arbeiten sie wie die Schinder ganz unnütz! He, auf die andere Seite hinüber! Und ich muss auch wie der Schinder !

Abwechselnd tauchen die Schlepper zu weit links und zu weit rechts auf, im nächsten Augenblick werden sie quer zur Ausmündung des Hößgangs hinübergeworfen. Um sie von dort wegzureißen, muss der Kapitän "Noch stärkere Maschinenkraft!" kommandieren. Jetzt arbeiten die Maschinen wie wahnsinnig. Wieder erhebt das ganze Schiff, das Wasser zischt und saust unheimlich, und an den Bügen der Schleppe spritzen die Wassermassen wie Springbrunnen auf. Zeitweise hängen die Schleppseile ins Wasser, dann sind sie wieder zum Zerreißen gespannt, und diesem steten Wechsel muss sich unsere Zukunft ebenso wechselnd anpassen.

He! Ist ein ungar unter euch? " brüllt der Kapitän zu den Schleppen zurück. "Wir sind nicht auf der Pussta! Ihr tanzt ja alle Tschardasch !" Wirklich die Schlepper benehmen sich wie auf dem Tanzboden, und wir alle sind ihre wilden Bewegungen verfolgen, in Schweiß gebadet. Wird es uns gelingen, das schwere Fuhrwerk - 170 Waggons ziehen und drücken hinter uns ! - auch durch das dritte und letzte Stück, den Wirbel, hindurchzubringen?

In der überspannten Stimmung horchen alle erregt auf die blitzschnell wechselnden Kommandos des Kapitäns, die von den weit ausholenden Armbewegungen des grauhaarigen Lotsen unterstützt werden. Das fortwährende Surren des Steuerrades, die Klingelsignale, das sirenenhafte Sirren des Maschinengangs, das Wechseln der Seilspannungen, die von den vier Mann auf dem Brückendeck an den Motoren und Nippeln korrigieren werden müssen; unten am Heck das dauernde Herumspringen der Matrosen; nicht zuletzt die wütende Ruderarbeit hinten auf den Schleppern ..... all das hat etwas abenteuerlich Energierendes. Jene Matrosen unten am Heck haben die Aufgabe, die Schleppseile zu beobachten und zu regulieren, das heißt, hängen die Stahltrossen lose ins Wasser durch, müssen sie aufgehoben werden, damit sie nicht unter das Schiff kommen oder sich im Steuerblatt verfangen; die Stahltrossen haben im allgemeinen stets in der straffe Zuglage zu bleiben, man muss ja die Schlepper immer "in der Hand haben". Diese Arbeit ist besonders schwer, ein wechselndes Bücken, Aufrichten und Durchschlüpfen der Matrosen unter den schwankenden Stahltrossen, die sich bald senken, bald heben; es

erfordert große Geschicklichkeit, um nicht eins an den Kopf zu kriegen oder über Bord geschleudert zu werden. Endlich ist auch das vorbei; mit der Friedhofslacke links zwischen den Ortschaften Struden und St.Nikola haben wir auch den Wirbel glücklich hinter uns gebracht.