

# DER KALKOFEN IN ST.NIKOLA

von Frieda Czerkauer, St.Nikola

Das letzte Haus der alten Donausiedlung St.Nikola ist der seit 1860 bestehende Kalkofen, seit langer Zeit im Besitze der Kalkbrennerfamilie Grass. Hier wird von fleißigen nimmermüden Händen ein sehr nützliches, aber auch beschwerliches Gewerbe ausgeübt von dem einiges berichtet werden soll.

Schon von weitem verraten die weißleuchtenden Steinhäufen des Lagerplatzes am gegenüberliegenden Straßenrande die Bestimmung des hohen seltsam geformten Gebäudes aus dessen Dachraum ein Schacht zur Höhe der Dimbach - Waldhausner Straße, beziehungsweise zum Bahnhof mündet, während eine Aufziehvorrichtung an die Donau und zum Landeplatz der schweren Kalkschiffe "Trauner" genannt führt. Fast den ganzen inneren Raum des Gebäudes füllt der tonnenförmig gemauerte Brennofen aus. Er ist mit Chamotteziegeln Chamottemehl feuerfest ausgekleidet, sein Zustand muß jedes Jahr Geprüft werden. Mit der Zeit setzt sich an der Innenseite der Wände geschmolzenes Gestein und Schlacke an und wird mit Steinmeißel von Maurern entfernt, welche diese Arbeit eigens Gelernt haben müssen.

Oben unterm Dach ist der Fassung - und Füllraum, im ersten Stock eine Wohnstube, im Erdgeschoss wird der fertig gebrannte Kalk ausgenommen und in die Fässer gefüllt, die in langer Reihe aufgestapelt ihrer Bestimmung harren.

Der Rohstoff der im Kalkofen von St.Nikola verarbeitet wird, ist der Kalkschotter den Enns und Traun der Donau zuführen. Heute können die Kalksteine in größeren Mengen nur an der Mündung der Traun und Enns gewonnen werden, während von der Regulierung der Donau und dem Ausbau der Sporn die Kalksteine überall längs der Ufer um an den Rändern der kleinen Strominseln liegen bleiben. Die Bewilligung zum Klauben wurde früher im Versteigerungs- - oder Ausbietungswege erlangt, jetzt stellt sie die Strombauleitung in Grein aus. Der Trauner welcher die Kalksteine holen soll., wird durch Anhängen an Schleppschiffe an Ort und Stelle beordert. Der Kalkbrenner selbst und noch zwei wasserkundige Männer begleiten ihn. Zu dem "Anhängspreis" kommt meist, da ja der Wasserstand selten normal ist, ein "hoch - oder Niederwasserzuschlag" auch einen "November und Dezemberzuschlag" gibt es. Das Zusammentreffen zweier Zuschläge verteuert naturgemäß die Bergfahrt bedeuten. An der Klaubstelle werden drei bis vier Weiber zum Ausklauben verwendet. Sie haben es durch die langjährige Übung schon im Blick und Griff, die richtigen Steine herauszufinden. Die feine Marmorierung dem leuchtenden Weiß und eine gewisse Glätte sind Zeichen, das echten Kalksteines. In zwei bis drei Tagen ist der Trauner getaucht. Er faßt 700 Scheibtruhen. Die Steine

werden in Schaffeln geleert und in das Schiff befördert. Selbstverständlich unterläuft auch den besten Klauberinnen HI und da ein fehlgriff. Durchschnittlich sind unter den 700 Scheibtruhen zehn mit unbrauchbaren Steinen.

Nun wird die Heimreise angetreten. Die Tal - oder Naufahrt beanspruchen einen halben Tag. Es ist immer eine schwere, ja gefährliche Unternehmung, besonders das Auslaufen und Anlegen erfordert wasserkundige wetterfeste und gewandte Männer. Der Schiffsführer, der Kalkbrenner selbst, ist jetzt der Naufahrer. Er schafft beim Ruderbaum an und beim Steuer nach der alten Bezeichnung "Timon" oder "Reiben" und erteilt seine verschiedenen Kommandos: "Los in Gotts Nahm"! bezieht sich auf das Abheften des Trauners. "Auf fahr"! bedeutet die Wendung nach rechts."reib a"! nach der linken Seite:

Ein "Landfahrer" das ist ein Auffahren auf die Zahlreichen Sand - und Schotterbänke der Donau wird sorgfältig vermieden. Schwierige Stellen sind der Schwall an der Mauthausner Brücke, die Neuschütt bei Wallsee, der Greiner Schwall, der Strudel und Wirbel, ersterer bei Hochwasser leichter, letzterer bei niedrigem Wasserstande leichter passierbar. Umsiech und erhöhte Aufmerksamkeit erfordert eine Schiffsbegegnung. "Gegenwerts" fahrende Schiffe bleiben links und geben zwei Signalpfeife, ein vorfahrendes Schiff nimmt die rechte Seite, das Signal ist ein Pfiff, der Trauner zeigt seine rotweiße Signalflagge als Erwiderung. Bei Nacht werden die Pfeifsignale noch durch grünrote Lichter ergänzt, während am Trauner ein weißes Licht geschwenkt werden muß.

Endlich naht das heimische Gestade. Bei den "Dietrich - Kugeln" großen, abgerundeten Felsen in der Donau, muß zum Ufer gefahren werden, dann läßt man "Fuhrwerk" hinunterrinnen zur Kalkofenlände, wo das Seil beim ersten Reitstecken angeheftet, aber wieder etwas nachgelassen und endlich knapp vor dem Kalkofen festgemacht wird. Hier erwarten schon die hiesigen Arbeiter den Trauner, die Pfosten werden ausgelegt, das Eisengleis in das Schiff geschoben, das drehbare Wägelchen heruntergerollt und mit Gabeln und Schaufeln geht's ans Aus - und Aufladen. Der elektrische Aufzug befördert die Steine in den Oberstock des Ofens, bis der Fassungsraum gefüllt ist. Die übrigen Steine kommen auf den Lagerplatz neben der Straße. Die Hauptbrennzeit ist im Frühjahr, im März. Die erste Arbeit ist, drei bis vier Stücke grobe "Hobelscharten" in den Ofen hinunterzulassen Petroleum nachzuschütten und zuletzt einige Schaffeln Koks. Nun ist der Ofen zugerichtet und das Füllen beginnt. Zwei Personen füllen je ein Schaff Steine, je ein Schaff Koks in die kreisrunde obere Öffnung des Ofens.

Ist der Ofenraum voll, dann wird unten angezündet und bald macht sich jene unangenehme, süßliche Koksgeruch bemerkbar, der zu Zeiten den längeren Aufenthalt im Gebäude, besonders wenn der Koks schlecht ist lebensgefährlich machen kann. Am nächsten Tag muß bei der unteren Öffnung etwas herausgeschaufelt werden, bis man die Glut sieht, damit, wie der Fachausdruck lautet, "der Ofen in Bewegung kommt". Am anderen Tag kann schon richtiger Kalk herausgenommen und in die betreffenden Fässer gegeben werden. Jeder heiße Stein muß in die Hand genommen werden, große Leichtigkeit kennzeichnen den Kalkstein, verliert er doch beim Brennen die Hälfte seines Gewichtes. Nicht ganz durchgebrannte Steine heißen "Krebse" und kommen wieder hinein. Schwere also unbrauchbare Steine werden weggeworfen. Nach dem Ausnehmen wird oben wieder nachgefüllt. Früh und abends wird ausgenommen und nachgefüllt, bis der Bedarf gedeckt oder der Vorrat aufgebraucht ist. Der gebrannte Kalk wird in Fässer gefüllt luftdicht verschlossen und zum Verkaufe bereitgestellt.

Verkauft wird der Kalk nach Netzen (Holzgebände), anderwärts auch Trücherl, Tegerl, Schaffl oder Vierting genannt; es wird nach eigenen vom Eichamt aufgestellten Vorschriften vom Binder angefertigt und fast 50 Kilogramm oder 6 Liter. Ein Fass enthält drei Metzen 150 Kilogramm. Die Leute kaufen den Kalk gewöhnlich in Fässern oder lassen ihn in mitgebrachten Säcken einmessen. Auch der Kalkstaub wird fleißig gekauft. Er ist ein ausgezeichnete Dünger und ein altbewährtes Mittel gegen Ungezieferplage Namentlich gegen Schnecken, und wird zu diesem Zwecke auf Fluren, in die Gärten Wiesen und Felder gestreut.

Im engsten Zusammenhang mit der Brennerei steht die Fahrt nach Freienstein. Jenseits der Donau auf niederösterreichischem Gebiet erhebt sich das Neustadtler Plateau. Die zahlreichen Bauern, die es bestellen gemeinsam Al jährlich zweimal einen ganzen Trauner mit gebranntem Kalk. Wie eine solche Kalklieferfahrt verläuft soll im folgenden geschildert werden.

Ein leichter Morgenwind streicht von Sarmingstein herauf schon lichtet sich der Himmel über den Nöchlinger Höhen und aus den Tannen und Fichten der Schwarzwand, klingen schüchtern die ersten Vogelstimmen. Da wird's an der Nikolaer Kalklände lebendig. Es wird zur "Freinstoana Fahrt" gerüstet. Wer mitfahren soll und darf - es gibt bisweilen auch Gäste - hat sich trotz der Frühen Morgenstunde schon eingefunden und sucht sich nützlich zu machen bei den mancherlei Vorbereitungen, die Kalkfässer sind schon am Vortag ins Schiff

gekommen, nun Folgen, Waage, Rechnungsbücher, Wechselgeld und Proviant. Noch werden die Kinder der Arbeiter denen die Fahrt ein Fest bedeutet und etwaige Gäste, welche auch die Reise mitmachen wollen., auf den zwischen den Fässern verstaubt. Endlich ist's so weit ! Alle Mann sind an Bord, die die Stricke um die Reitstecken werden gelockert Bretter und Pfosten eingezogen, die Taue von zwei am Ufer stehenden Helfer gelöst und auf das Kommando "los in Gottes Nahm" mit geschickter Hand auf das vorsichtige in die Strommitte steuernde Fahrzeug geschleudert. Bin braver Schiffmann vom alten Schrot und Korn betet beim Antritt jeder Fahrt ein "Vater unser" und so üben auch unsere Reisenden den alten Brauch, denn der herrliche Strom hat seine Gefahren und nicht umsonst sagt ein altes Sprichwort: Das Wasser hat keine Balken! Die Strommitte ist gewonnen und stolz und unternehmungslustig gleitet der Trauner durch die im ersten Morgenlichte erglänzende Landschaft. Zur Linken grüßt das Stattliche Sarmingstein mit dem alten Ruinenturm und seinen schönen Pateizierhäusern, rechts säumen die dunklen Nadelbestände der Schwarzwände das Ufer. Hie und da spiegeln sich freundlich Häuschen in der heute so klaren Klut. Und schon nach halbstündiger Fahrt ist das Ziel erreicht das kleine einsame aber einst so belebte Freienstein überragt von dem Burgfelsen der Reste, die dem Örtlichen Namen und Entstehen gab deren einziger Überrest der fünfeckigen Wachturm, ernst und träumend ins Tal niederschaut. Heute geht's aber auch hier lebhafter zu. Schon kann man am Ufer Fuhrwerke aller Art erblicken, vom einfachen Handkarren bis zum festen Ochsespann oder stolzen Pferdefuhrwerk. Nach glücklich bewerkstelliger Landung kommt der geschäftliche Teil. Der Reihe nach betreten die Käufer das Schiff; Kalk wird nach Netzen ausgewogen, in die mitgebrachten Säcke geleert, das Geld in Empfang genommen eine neue Bestellung gemacht. In drei bis vier Stunden ist das Geschäft zur allgemeinen Zufriedenheit abgewickelt. Die Beteiligten stärken sich an den mitgebrachten Vorräten und bald knarren die Fuhrwerke den steilen Neustadtler Graben hinab.

Der Trauner bekommt nun seine Vorspann es werden durchwegs Ochsen genommen wegen der langsamen und gleichmäßigen Gangart. Der Schindlauer vom Langgries wartet schon mit seinem Paar und jetzt geht's langsam, stromauf immer hart am Ufer wobei die Schifflente mit langen Stangen eine unliebsame Begegnung der Uferfelsen und Steinkugeln mit den Schiffsplanken zu verhindern trachten. Gegen Abend bewegt sich der Zug am jenseitigen Ufer an Nikola vorbei bis zum Haussteineck wo die Vorspann entlassen wird. Genau von dieser Stelle muss der Trauner Abstoßen, um an der Kalkofenlände anlegen zu können. Weck gefallen und Hindernisse sind genau berechnet seit aller Zeit - und endlich lange die Reisegesellschaft glücklich im "Heimathafen" wo die hier Wartenden vom Mitfahrer Florian, dessen vorsagender Humor die ganze Unternehmung würzt, mit dem feststehenden "Und guat is ganga nix is gschehgn" begrüßt werden.

Aus "Riedmark" Nr.6. Heimatheft für das untere Mülviertel, HGG.von einer Arbeitsgemeinschaft, Verlag Presseverein Linz entlehnt vom Pfarramt St.Thomas am Blasenstein, 1982.03.12