

# Vom Strum und Wirbel

Die älteste Erwähnung des Strudels als "Paige" 926, als dort Bischof Drakolf von Freisling auf einer Reise donauabwärts bei einem Schiffsunglück ertrank. Das Wort Peige = Beuge ( sh. Persenbeug) erinnert daran, daß zu den Gefahren des Strudels und des Wirbels noch jene der Jähen Strombiegung hinzukam. Daher noch in diesem Jahrhundert die Plätten und Flöße für die Durchfahrt durch den Strudel einen eigenen Nauführer auf, der denn in St.Nikola vom Überführer abgeholt und ans Land gebracht wurde. Diese "Strumfahrer" steuerten das "Kellereck", eine senkrechte Mauer unterhalb des Wörther Kreuzes, so an, als wollten sie das Fahrzeug am Eck zerschellen lassen. Die reiße Strömung längs des Ufers bewirkte, daß das Fahrzeug knapp am Kellereck vorbeikam, worauf sofort alle Schifflente mit den vorne (am Kranzl) und hinten (ander Stur) befestigten Rudern das Fahrzeug mit aller Kraft nach rechts bewegten, damit es nicht am Ufer unterhalb Werfenstein zerschellt. Kaum war man bei Werfenstein vorbei, mußte sofort nach der anderen Seite gerudert werden, um nicht oberhalb des Haussteins am Ufer aufzufahren. Endlich mußten die Zugschiffe nach Passieren des Kellerecks sofort scharf nach rechts drehen, um mit ganzer Kraft die ganz kurz angehängten Schleppe vom Werfenstein - Ufer abzuhalten. Bei dieser scharfen Wendung kam vor, daß von den 4 Verbindungsseilen plötzlich nur 1 oder 2 die ganze Zugspannung auszuhalten hatte. Auf solche Weise kam es nicht selten zu Seilrissen und nachfolgenden Havarien. Die frei gewordenen Schleppe konnten von den Steuerleuten nicht im Stromstrich gehalten werden, unterhalb der Ortschaft Hößgang "fuhren sie länd" und bekamen beim Anprall an den Steindamm Lecks. Darauf trieben die Schleppe, meist quer zum Stromstrich weiter, bis es dem Kapitän des Schiffs gelang, sie am Ufer zu verheften. Es kam auch vor, daß eine Havarie im Struden durch den Bruch des Schiffssteuerruders ausgelöst wurde. In jedem Fall war für den Kapitän das wichtigste, bei einer Havarie sofort das Warnsignal für alle sich nähernden Schiffe zu geben. Hiezu ließ man andauernd die Dampfpeife mit gleichmäßigen, kurzen Unterbrechungen ertönen. Damit wurden auch die Menschen aus den Häusern gelockt, sich dieses aufregende Schauspiel anzusehen.

Zur Römerzeit war der Donaustrom Reichsgrenze, niemals später wieder. Das rechte Donauufer war durch zahlreiche Wachttürme lückenlos abgesichert. Die nächstgelegenen Stützpunkte der Donauflotte waren Lorch (Enns) und Pöchlarn. Erwiesen sind auch Ziegeltransporte auf der Donau.

Für die große Bedeutung der Donauschiffahrt im Mittelalter spricht die große Zahl von Burgen auf einem so kleinen Raum. Für die verschollene Burg Boienstein nimmt Georg Grill ("Burgen des Mühlviertels" an, daß heute der Platz von der Kirche und dem Pfarrhof von St.Nikola eingenommen wird. Dem stimme ich ganz zu. Denn ich kannte noch die hohen Mauern an der Nordseite vor dem Bahnbau. Die Stiftung eines Spitals ( Herberge für Schiffbrüchige) ist auf schon vorhandene Baulichkeiten, wie auch auf den regen Schiffsverkehr hin. (urkundlich 1144) Wenn die "Spitalskirche" erstmals erst 1351 erwähnt wird, darf man doch vermuten, es handle sich um eine, etwa 200 Jahre vorher erbaute Burgkapelle. Denn die heutige Pfarrkirche weist noch einen romanischen Kern auf. Den aufkommenden Wohlstand zeigen am besten die Markterhebungen von Struden (1592), St.Nikola (1511) und Sarminstein (1511). Der "Teufelsturm ist wahrscheinlich auf der Insel Wörth oder auf dem

Hausstein (auch Haustein) gestanden. Denn seine Bausteine wurden 1530 nach Isperdorf verfrachtet zur Errichtung einer Sperre gegen die Türken. Reinhold Lorenz (die Geschichte Neustadtl's) nimmt seine Lage auf dem Hausstein an. In diesem Turm hauste der "schwarze Mönch". Als Kaiser Heinrich III. gegen Ungarn zog, - er regierte 1039 - 1056 - und den Platz beim Teufelsturm unter Blitz, Donner und Finsternis passierte, zeigte sich der Mönch und verkündete dem kaiserlichen Begleiter Bischof Bruno von Würzburg den unmittelbar bevorstehenden Untergang. Sodann verunglückte der Bischof auf der Burg von Persenbeug tödlich. So geschehen im Jahre 1045. Im Jahre 1147 fuhren Hunderte von Schiffen mit Kreuzfahrern donauabwärts zum heiligen Land., Doch der Staufferkönig Konrad III. benützte von Ardagger bis Ybbs den Landweg.

Ein anderer Schiffzug sei erwähnt. Nach dem plötzlichen Tode des Kaisers Franz I. am 18.08.1765 fuhren Maria Theresia und Josef II. mit ihrem Hofstaat auf 22 Schiffen von Innsbruck auf dem Inn und der Donau nach Wien zurück.

An die Gefährlichkeit des Strudels erinnert heute noch der Flurname "Freithof". Die Örtlichkeit grenzte an den Wirbel an. Es war eine große Wasserkehre, in der häufig die Ertrunkenen emporegewirbelt wurden. Die Verlandung erfolgte durch den Bau eines Dammes aus Steinen von der Sprengung des Haussteins. Im allgemeinen wurde die Gefahren dank der erfahrenen Schiffsführer gemeistert. Sicher hatten die Fahrgäste mehr Angst als die Schifflente oder die Floßknechte. Und wenn sich die Schiffer vor der Einfahrt in den Strudel bekreuzigten,

hat wohl keiner mehr ein Wort gesprochen. Gerne übertrieben die

Schifflente die Schilderung der Gefährlichkeit. Denn nach der

geglückten Durchfahrt pflegte man mit einer Schüssel bei den Fahrgästen ein Trinkgeld abzusammeln. Dieses fiel dann umso höher aus, je größer die Angst gewesen war. Und solche Angst war es auch, der wir das Lied "Als wir jüngst in Regensburg waren."

verdanken. (Bei Regensburg gibt es keinen Strudel !) Tatsache ist, daß Herzog Karl

Alexander den nach der Vertreibung der Türken aus Ungarn (1718) im Banat angesiedelten verdienten Unteroffizieren eine Schiffsladung von Bräuten zur Auswahl

gesandt hat. Verschiedene alte Liedrechte ( H.Uhlenhut, Als wir jüngst in Regensburg

waren, Berlin 1924, Linzer Studienbibliothek Nr. I 21441) malen den Spaß der

Schifflente aus, die den Mädchen eingeredet hätten, nur eine reine Jungfrau könne

ungefährdet durch den Strudel kommen. So ist nur eine einzige im Schiff geblieben, alle

anderen sind vorher still und stumm ausgestiegen. In alter Zeit war der Strudel um so

gefährlicher, je niedriger der Wasserstand war. In solcher Zeit war der Wirbel

vollkommen ungefährlich. Das Wasser hatte dort nur eine langsame Drehung.

Im Strom (vergleiche den rei enden "Stromboding" bei Hinterstoder)

oder Struden ragten zahlreiche Felsen aus dem Wasser, die größeren

Gruppen als Kachlet (vergl. das Kachlet bei Passau) bezeichnet. Dadurch gab es drei

Strömungsarme. Sehr gefährlich waren das Waldwasser (ursprünglicher Name ist

"Gwaltwasser". Zwar bestand eine Durchfahrtrinne, aber die Gwalt des Wassers setzte

die Schiffe auf die Kugeln auf.) und die Wildriß. Benützt wurde nur das an der Insel

gelegene Stromwasser, das aber 16 über viele "Kugeln" hinwegführte. So nannte man

die Felsen im Wasser, die an der Oberfläche durch die bei Hochwassern mitgerissenen

großen Schottermengen und auch durch das Darüberschleifen der Schiffe und Flöße stark

abgeschliffen worden waren. Die hölzernen Schiffsboden hielten ja im Gegensatz zu

den späteren eisernen viel aus. Ja, es mag sogar ganz erwünscht gewesen sein, wenn die

Fahrtgeschwindigkeit durch das Gleiten über die Kugel vermindert wurde, weil dadurch

das Wegrudern vom gefährlichen Eck bei Werfenstein erleichtert wurde. Zu fürchten

war aber das Aufsitzen auf der Meisenkugel, auf der Wolfskugel und dem Roß (Name

vermutlich von diesem Aufsitzen oder "Aufreiheten"). Die nauwärts (=tal) fahrenden

Schiffe mußten daher in Grein schiffen. Darunter verstand man das Entladen von soviel

Waren, bis der Tiefgang des Schiffes die Strumdurchfahrt ermöglichte. Dieses Schiffen und die Verfrachtung der Waren zur Wiederbeiladung unterhalb des Strums besorgten die Greiner. Grein wurde schon 1215 als Markt erwähnt, 1491 zur Stadt erhoben. Auf jene goldene Zeit in der Geschichte Greins weisen noch heute die goldenen Gasthausschilder hin, 'goldenes Kreuz', goldene Krone usw. Es mußten aber auch die Gegenfuhren geschifft werden, damit sie über die Kugeln hinweggezogen werden konnten, Vermutlich gab es hierfür in Struden und St.Nikola die notwendigen Frachter.

In den Stallungen beim Schiffmeisterhaus (Gasthof zur Post) sollen einst 40 Paar Pferde eingestellt gewesen sein.

Die Hauptfracht gegenwärts war der Wein. So gingen 1627, also zur Zeit des dreißigjährigen Krieges, mehr als 800 Dreiling (vermutlich Dreieimerfäßer) durch die Linzer Maut. An zweiter Stelle waren es rohe Ochsenhäute, die auch von Ungarn heraufkamen.

Damit sich die Schiffe von nauwärts und gegenwärts im Strum nicht begegneten, muß schon in ältester Zeit eine entsprechende Fahrordnung bestanden haben. Im 18. Jahrhundert wurden dies so geübt, daß für die Strumdurchfahrt einer Gegenfuhr Fahnen unterhalb des Greiner Schwalles und auch oberhalb beim Saurüssel ausgesteckt wurden. Sobald die Gegenfuhr beim Rabenstein (dieser Name deutet stets auf ein dort bestandenes Hochgericht) angelangt war, wurden die Fahnen eingezogen. Diese Gegenfuhren mußten samt den Pferden dreimal den Strom übersetzen. Von Ybbs ging der Zug bis zum Hausstein, dort die erste Überfuhr, von Struden zur Insel Wörth die zweite, und nach der Fahrt durch den Strum über den Hößgang hinüber zum Rabenstein die dritte.

Wieviel geschifft werden mußte, also den möglichen Tiefgang der Schiffe hat man in ältester Zeit vermutlich am Stand des Wassers an der Marchkugel abgesehen. (March = Grenze, vergl. den Fluß March, Ostmark, die Marchbäche sind stets Grenzbäche von Herrschaften.) Genauer war dann später ein eisernes March mit einer Einteilung in Halbschuhen.

Die Straße nach Grein führte einst den steilen Fahrweg hinauf, der hinter der Burg Werfenstein vorbeiführt. Die Bemühungen zu einer Verbesserung der Strumdurchfahrt dürfen schon sehr alt gewesen sein. Zum Beispiel zahlten die oberösterreichischen Landstände dem Lergetporer aus Tirol 1768 für die versuchsweise Sprengung eines Felsens im Strum 300 Gulden aus. Erst mit der Errichtung einer Navigationsdirektion 1774 durch ein kaiserliches Edikt wurde es besser. (Im August 1765 waren Maria Theresia und Josef II. nach dem plötzlichen Tod Franz I. in Innsbruck mit ihrem Hofstaat auf 22 Schiffen über Inn und Donau nach Wien heimgefahren.) Wegen der vielen Schiffsunglücke des Jahres 1777 wurde die Regulierung des Strums mit Regierungsdekret vom 25.Okt.1777 angeordnet. Bei der ersten Besichtigung am 30.Okt.1777 stand eben eine Naufuhr mit leeren Fäßern schon drei Tagen auf der Wolfskugel, und eine Gegenfuhr mit Wein auf der Maißenkugel. Also wurde diese beiden Kugeln schon im Dezember weggesprengt. Als nächste folgen die Marchkugeln und der Dreispitz. Doch je mehr Felsen man wegsprengte, umso geringer wurde die Stauung der Donau an diesen Hindernissen. Mit dem Sinken des Wasserspiegels tauchten immer neue Kugeln auf, die man vorher gar nicht kannte. Es mußten große Steinmassen entfernt werden, bis man nach 4 Jahren das vorläufige Ziel erreicht hatte, eine verlässliche Fahrtrinne mit 4 Schuh Tiefe zu errichten. Dies genügte, weil damals an vielen anderen Stellen der Donau noch

Stellen mit dieser Fahrtiefe bestanden. 1777 wurde auch der seichte Kanal am rechten Ufer beim Hausstein verbreitert, sodaß bei höherem Wasserstand die Gegenfuhren von Ybbs bis Grein gezogen werden konnten. Tiefer konnten der Kanal nicht gemacht werden, weil er sonst zu viel Wasser angezogen hätte. Die aufahrenden Schiffe wären dann am Hausstein zerschellt worden. Zu jener Zeit hat man auch sehr genaue Aufnahmen des Strudels und Wirbels gemacht, die zum Teil in damaligen Berichten der Navigationsdirektion gedruckt erschienen sind. Die Strudelarbeiten wurden bis 1792 fortgesetzt. Sie konnten nur im Winter stattfinden, da die Schifffahrt während des Winters wegen des niederen Wasserstandes und wegen der damaligen Bildungen von Eisstößen bis zum März ruhte. (Auch die Lokalschifffahrt, das einzige Verkehrsmittel zwischen Grein und Krems vor der Eröffnung der Bahnstrecke im Okt. 1909, setzte immer erst im März ein und fand im Nov. infolge des niederen Wasserstandes ihr Ende.) Dabei wurde auch das Kellereck um 10m zurückgesetzt.

Von der Navigationsdirektion wurde eine Schifffahrtsordnung erlassen, nach der die Gegenfuhren beim Mautamt Struden anzumelden waren. Dieses veranlasste durch Boten das Ausstecken von Fahnen bei Grein. Im Markt Struden waren die Kranzler und Aufleger zuhause, die bei den Gegenzügen einen bestimmten Lohn nach der Zahl der Pferde erhielten. Ohne deren Hilfe konnte man Gegenwerts nicht durch den Strum kommen, weil die Schiffe von der starken Strömung andauernd vom Land weg gegen die Kachlet gedrückt wurden. Es mußte stets ein eigenes Seil, das Afterseil, gespannt werden, mit dem die Schiffe zum Land gehalten wurden.

Sechs Pferde zogen an diesem Seil. Auch wurde außer dem sonst ausreichenden Hauptseil noch ein Reitseil verwendet. Dies nicht so sehr, weil man ein Reißen des Hauptseils besorgen mußte, sondern wegen der Sicherheit der Pferde. Es kam ja bei den Gegenzügen immer wieder einmal vor, daß die Pferde bei einer plötzlichen Zunahme der Wassergewalt versagten und aller samt ins Wasser gerissen wurden. Eine solche Gefahr bestand an allen Strecken dort, wo ein Eck zu umfahren war. Vor dem Eck, im "lakrigen Wasser", ging es leicht. Sobald aber der Vorderteil eines Schiffes schon ums Eck war und vom schnellen Schwallwasser erfasst wurde, mußten die Pferde mit ganzer Kraft ziehen. Solches waren die heikelsten Augenblicke bei allen Gegenfuhren. Da hatte man stets eine scharfe Hacke zur Hand, um zur Rettung der Pferde das Seil durchzuhauen. Im September 1837 fuhr das erste Dampfschiff, die "Maria Anna" Gegenwerts durch den Strum. Weil es ein Holzschiff war, brauchte man eine Grundberührung nicht fürchten, zumal der Tiefgang nur 0,87m betrug. Aber ohne Kranzler wäre es mit der armseligen Antriebskraft von 60 PS nicht durchgekommen. Als später die Schiffe aus Eisen gebaut wurden und auch der Tiefgang größer wurde, mußte man sich wiederholt zu weiteren Verbesserungsarbeiten im Struden entschließen. Schließlich ergab sich gebieterisch die Notwendigkeit für eine entscheidende Verbesserung der Verhältnisse. Vor allem mußte der ganze Hausstein weg. Der Wirbel war bei hohem Wasserstand gefährlich. Da war sein Durchmesser 15m. Die Geschwindigkeit der Drehung nahm gegen den Mittelpunkt sehr rasch zu, der etwa 1,5m tiefer als der Rand des Trichters lag. Die Regulierungsarbeiten dauerten von 1853 bis 1866. Mit dem Abbruchmaterial wurde damals auch der starke, steinerne Damm gebaut, der am rechten Ufer aufwärts bis Hößgang reicht. Mit der Beseitigung dieser quer zum Strom gestandenen Felsinsel fiel auch die Stauwirkung weg. Damit sank der Wasserspiegel im Strum. Dort wurden neue Sprengungen zur Vertiefung der Fahrtrinnen notwendig.

Auch nach 1866 benötigten die bergfahrenden Dampfschiffe für die Sturmdurchfahrt eine Hilfe. So fuhren 1871 150leere und 276 volle Schlepper bergwärts. Zur Aushilfe wurden 4718 Pferde, 1996 Ochsen und 5150 Mann benötigt.

Die Kapitäne mußten selbst bestimmen, wie viel Hilfe sie benötigten. Die Anforderung wurde dem Wärter einer in Isperdorf errichteten Signalstation zugerufen. Von dort wurden sie telegraphisch, später telephonisch, an die Signalstation Struden weitergegeben. Erst in diesem Jh. wurde die Stelle Isperdorf aufgelassen.

Ich erinnere mich, daß Kranzler noch im ersten Jahrzehnt dieses Jh. angefordert wurden, wenn ein Dampfer (mit schwachen Maschinen bei mittlerem Hochwasser) nicht durch den Strum konnte und sich hatte zurückkrinnen lassen mußten. Das Schiff wurde auf folgende Art "außikranzelt". Das Schiff fuhr mit eigener Kraft bis zum Beginn der stärksten Strömung des Strums. Noch während der Fahrt befestigten die Kranzler ein Halteseil an einem Reitstock. Sobald es straff war, steuerte das Schiff vom "Land" weg. Dadurch kam es mit Hilfe der Strömung ein Stück vorwärts. Im geeigneten Augenblick steuerte das Schiff wieder zum Land, mit dem locker gewordenen Seil liefen die Kranzler rasch zum nächsten Reitstock. Auf solche Art wurde das Manöver wiederholt, bis die eigentliche Stromschnelle überwunden war.

Im Gefolge der mit der Haussteinsprengung erfolgten Wasserspiegelsenkung im Struden und auch mit der Strudenregulierung verschottete der Hößgang immer mehr. Nach meiner Erinnerung war die "Maria Valerie" das letzte Schiff, das nach dem Hochwasser 1899 durch den Hößgang bergwärts fuhr. In den ersten Jahrzehnten dieses Jh. fuhren die Zugschiffe bergwärts zweimal durch den Struden, zuerst mit dem schwersten, den sie oberhalb Grein abstellten, dann mit den beiden anderen. Beidemale fuhr ein in St.Nikola stationierter "Strumlots" auf einem Schlepp mit. Anfangs dieses Jh. war es noch der alte Wanninger", der noch die Durchfahrt der Kaiserbraut Elisabeth 1854 gesehen hatte. Der letzte war dessen Nachfolger Kurzbauer, dessen Söhne Kapitäne der DDSG wurden.

Im Jahre 1540 verunglückte im Strum ein Tiroler Graf mit seiner jungen Frau. Der Graf kam mit dem Leben davon, meinte aber seine Frau sei ertrunken und lebte daher als Einsiedler auf der Insel Wörth fort. Die Frau war ebenfalls gerettet worden und trauerte in Tirol um ihren Mann. 12 Jahre später hörte sie von einem Einsiedler auf der Insel, suchte ihn auf und fand ihren Mann. Aus frommer Dankesschuld wurde im folgenden Jahr, 1553, das Wörther Kreuz errichtet. Es ist aus Granit, ebenso die Figur des Gekreuzigten und der Maria Magdalena am Fuß des Kreuzes. Die Höhe des Sockels habe ich mit 80cm gemessen, die Höhe des Kreuzes mit 3,8m geschätzt. Die starke Verankerung mit Eisenstäben haben nun schon 4 Jahrhundert überdauert. Zu "Strudengau". 1909 sinnierten die Greiner über eine Donautalreklame. Vorschlag Strudengau des Oberlehrers Gutleiderer in Altenmarkt a.d.Isper, weil dieser Name "geschichtlich und landschaftlich begründet, volkstümlich und sprachlich leicht und gewandt ist".

Wien, am 13. Dezember 1966.

Dr.Alois Topitz geb. St.Nikola.