

Donaulände in den dreißiger Jahren mit dem DZS »Persenbeug« 800 PS, erbaut 1923, im Einsatz bis 1966. Das Schiff fuhr 1945–1955 als »Wladiwostok« bei der russischen DDSG

Mit 11 000 Mitarbeitern war die DDSG zu einem der mächtigsten Konzerne der Monarchie geworden

Kilometer, davon rund 2500 Kilometer auf der Donau – bewirkte naturgemäß auch ein stetes Anwachsen des Flottenstandes. Dieser belief sich im 50. Bestandsjahr des Unternehmens, nicht zuletzt auch durch den bereits erwähnten Ankauf der bayerischen und ungarischen Schiffahrtsgesellschaften, schon auf 188 Schiffe mit 67 072 PS und 750 Anhangobjekte mit 272 250 Tonnen Tragfähigkeit. So war die Gesellschaft mit rund 11 000 Mitarbeitern auch zu einem der mächtigsten Konzerne der österreichisch-ungarischen Monarchie geworden und konnte sich 1880 mit Stolz als die größte Binnenreederei der Welt bezeichnen. Ihre führende Position auf der Donau war damit gesichert und konnte auch durch die Gründung diverser privater oder nationaler Schiffahrtunternehmungen in keiner Weise beeinträchtigt werden.

Abgesehen von dem 1834 bis 1845 dauernden Ausflug der Gesellschaft in die Hochseeschiffahrt – die Seeschiffe der DDSG trugen wesentlich zum Aufschwung des 1836 gegründeten *Österreichischen Lloyd* bei – sind noch weitere interessante Entwicklungen hinsichtlich des Schiffparks der DDSG im ersten halben Jahrhundert ihrer Geschichte zu verzeichnen. Bereits ab 1854 kam es zur Indienststellung einer Reihe von sogenannten *Selbstfahrern*, das sind Schiffe mit Eigenantrieb, welche auch über größere Laderäume verfügen, wobei erstmals die von Joseph Ressel 1827 erfundene Schiffsschraube Verwendung fand. Der bis

dahin übliche Schaufelradantrieb konnte allerdings seine Vormachtstellung bis weit in das 20. Jahrhundert hinein behaupten. Sogar heute sind noch einige einsatzfähige Radschiffe auf der Donau anzutreffen. Eine besondere Kuriosität bildeten die 1855/56 in Altofen (Obuda) erbauten Niederwasserschiffe *Isias* und *Tachtalia*, welche mit je zwei Paar Seitenrädern ausgerüstet waren und infolge ihres extrem niedrigen Tiefganges von nur 40 cm auf allen Strombereichen unbeschränkt eingesetzt werden konnten. Dieser Versuch brachte allerdings mangels des erhofften Wirkungsgrades der neuartigen Schaufelräder-Anordnung nicht den erwünschten Erfolg, weshalb keine weiteren Schiffe dieses Typs gebaut wurden.

Ein ähnliches Schicksal war auch den vier Heckradschiffen, welche sich ab dem Jahr 1888 im Flottenstand der Gesellschaft finden, beschieden. Sie haben sich auf der Donau überhaupt nicht bewährt und fanden daher hauptsächlich auf verschiedenen Nebenflüssen und Verbindungskanälen Verwendung, wo eine geringe Schiffsbreite von besonderer Bedeutung war.



Dampfschiff in der Schlögener Schlinge vor dem Ersten Weltkrieg

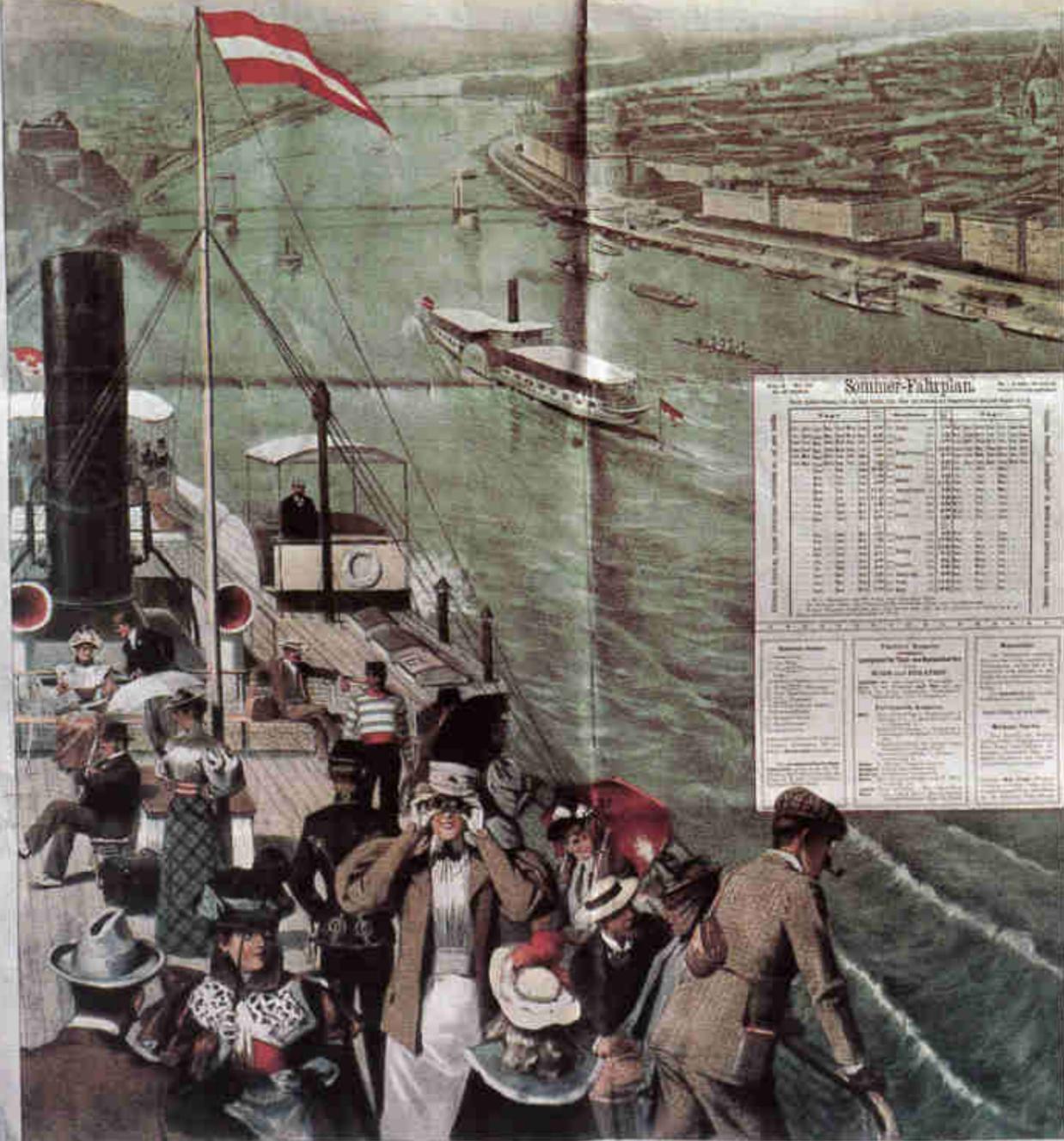
Ein erwähnenswertes Kapitel in diesem Zusammenhang stellt sicherlich auch die Ketten- und Seilschiffahrt auf der oberen Donau dar. Diese Art der Schiffahrt ging auf eine frühe Methode der Beförderung von Kähnen zurück, wobei die Schiffer ein langes Seil in gewisser Entfernung stromaufwärts verankerten und ihr Schiff durch Aufhaspeln des Seiles auf einer von Pferden angetriebenen Seiltrommel vorwärts bewegten. Diese nur in der Bergfahrt übliche Fortbewegungsart konnte mit der Erfindung der

Niederwasserschiffe mit zwei Paar Seitenrädern

Heckradschiffe

Ketten- und Seilschiffahrt

ERSTE K.K. PRIV.
1901.
**DONAUDAMPFSCHIFFFAHRTS-
GESELLSCHAFT.**



Dampfmaschine insofern verbessert werden, als man das Seil durch eine Kette ersetzte und diese auf längere Stromstrecken im Fluß verlegte. Sie wurde über dampfbetriebene Seiltrommeln am Schiff aufgewickelt und achtern wieder durch ihr eigenes Gewicht im Fluß versenkt. Die Anfänge dieser Traktionsart reichen bei der DDSG in das Jahr 1870 zurück, als zwischen Wien und Preßburg der erste Streckenabschnitt für die Befahrung mit Kettenschiffen eingerichtet wurde. In den Jahren 1882 bzw. 1886 kam diese Betriebsform auch oberhalb von Wien zum Einsatz, zunächst bis Stein, und wurde dann bis Spitz und Pöchlarn und schließlich nach Ybbs ausgedehnt. Zu einem Zeitpunkt, als die Kettenschiffahrt zwischen Wien und Preßburg schon wieder eingestellt war – nämlich im August 1891 – wurde diese Traktionsart auch auf der bayerischen Donau zwischen Regensburg und Winzer bzw. Ottach und im darauffolgenden Jahr bis nach Hofkirchen eingeführt. Das gesamte mit Kettenschiffen befahrene Netz belief sich damals auf rund 250 Kilometer. Da die Donauregulierung noch sehr zu wünschen übrig ließ – die Baggerarbeiten mußten von der DDSG mit eigenen Geräten und auf eigene Kosten vorgenommen werden –, erwartete man sich von dieser Traktionsart insbesondere auf Strecken mit ungünstigen Fahrwasserverhältnissen eine wirksame Abhilfe. Doch nicht nur behördliche Hindernisse, sondern auch wirtschaftliche Überlegungen und technische Schwierigkeiten, wie zahlreiche Kettenbrüche, führten dazu, daß sich diese Art der Verkehrsabwicklung keiner allzulangen Dauer erfreute. Bereits 1896 wurde daher die Kettenschiffahrt zwischen Wien und Ybbs wieder aufgelassen, und mit Ende des Schifffahrtsjahres 1900 verkehrte auch auf der bayerischen Donau das letzte Kettenschiff. Die noch vorhandenen Ketten- bzw. Seilschiffe wurden entsprechend adaptiert und in weiterer Folge als Zugschiffe eingesetzt.

Der ständig steigende Bedarf an Schiffen und Güterkähnen sowie deren laufende Instandhaltungs- und Reparaturnotwendigkeiten ließ es der DDSG schon frühzeitig sinnvoll erscheinen, sich auf dem Gebiet des Schiffbaus eine weitestgehende Unabhängigkeit zu sichern. Schon im Jahre 1835 hat man daher am westlichen Stadtrand von Budapest im Bereich der Insel Altofen (Obuda) ein geeignetes Areal zum Bau einer Schiffswerft ausfindig gemacht. Der englische Schiffbaumeister Fowles wurde samt Schiffszimmerleuten aus Triest nach Altofen berufen. Unter seiner

Seite 422:
Fahrplan der DDSG, 1901
Archiv Dosch

Eigene Schiffswerften

Schiffsmaschinen
aus »Old England«

Leitung konnten schon innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit die ersten Neubauten, nämlich die schon erwähnten Dampfer *Arpad*, *Maria Anna* und *Erös*, vom Stapel gehen und den Flottenstand der jungen Gesellschaft verstärken. Während in der ersten Zeit an dieser Werft nur die Schiffskörper und -einrichtungen hergestellt werden konnten, mußten die Schiffsmaschinen zumeist von englischen Firmen zugeliefert werden. Um sich jedoch auch in dieser



Kesselreinigung auf
einem DDSG-Dampfer
Archiv Dosch

Hinsicht vom Ausland unabhängiger zu machen und gleichzeitig die Anschaffungskosten zu reduzieren, versuchte man schrittweise, inländische Firmen einzuschalten bzw. die Maschinen und Kessel selbst herzustellen. Die Anlage wurde laufend dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung angepaßt und bildete eine wesentliche Voraussetzung dafür, daß die DDSG ihre ständig steigenden Verkehrsanforderungen in vollem Umfang erfüllen konnte. Die noch immer bestehende, seit 1945 allerdings in ungarischem Besitz befindliche Werft hat auch in der Nachkriegszeit zahlreiche Neubauten hergestellt und kann noch heute als eines der leistungsfähigsten Schiffbauunternehmen an der Donau bezeichnet werden.

Die Intensivierung des Verkehrs oberhalb von Wien brachte es mit sich, daß sich die Gesellschaft genötigt sah, auch im Bereich ihres Firmensitzes vorerst zumindest eine Reparaturwerkstätte bzw. Filial-Werft einzurichten. Man erwarb daher 1852 nahe dem Winterhafen von Korneuburg ein geeignetes Grundstück und errichtete dort die erforderlichen Werkstätten zur Überholung von Schiffen und Kähnen. Nach sukzessiver Kapazitätserweiterung begann man 1890 auch mit dem serienweisen Bau von Güterkähnen mit 650 bzw. 670 Tonnen Tragfähigkeit, und 1898 liefen die beiden ersten Zugschiffs-Neubauten *Glanz* und *Vindobona* in Korneuburg vom Stapel. In der Zwischenkriegszeit verlagerte sich die Bautätigkeit der DDSG zusehends von Obuda nach Korneuburg, wo die Motorgüterschiffe der sogenannten *Feldherrn-Klasse* sowie die ersten motorisierten *Schraubenzugschiffe* der DDSG entstanden. 1945 wurde die Werft von der sowjetischen Besatzungsmacht als *Deutsches Eigentum* zum *USIA*-Betrieb umfunktioniert und gelangte erst wieder nach Abschluß des Staatsvertrages 1955 in den Einflußbereich der

Reparaturwerkstätten und
Schiffsbau in Korneuburg



Stapellauf des M7S
»Krems«, des letzten Motor-
zugschiffes der DDSG,
in Korneuburg, 1966
Archiv Dosch

DDSG zurück, 1971 wurde sie dem VAL-Konzern eingegliedert und mit der Linzer Werft fusioniert, hat allerdings bald nach ihrer im Jahre 1990 erfolgten Privatisierung den Betrieb eingestellt.

Die DDSG errichtete noch drei weitere Werften, welche jedoch von geringerer Bedeutung waren und auch nur verhältnismäßig kurz in ihrem Besitz blieben. 1857 wurde die Werft Pancevo ge-

Fusionierung 1971
und Stilllegung 1990

Werften in Rumänien und Regensburg

gegründet, sie wurde schon im Jahre 1861 wieder aufgelöst. Die Werft Turn-Severin, welche ebenfalls 1857 entstanden ist, wurde 1893 dem rumänischen Staat überantwortet. In Regensburg entschloß man sich 1862 zur Errichtung einer Werft, welche nach nur zwölfjährigem Bestand ihren Betrieb wieder einstellte.

Kohlegruben in Pecs

Schon bald nach ihrer Gründung wies die Gesellschaft den größten Kohleverbrauch der österreichisch-ungarischen Monarchie auf. Es war daher naheliegend, daß sie auch in dieser Hinsicht bestrebt war, sich im Hinblick auf ihren immer leistungsstärker werdenden Flottenpark weitestgehend von der Abhängig-



DZS »Austria« und DFS »Linz« im Linzer Werfthafen

Seite 427, von oben:

MZS »Ostarrichi«, das erste Nachkriegsschiff. Es fuhr unter der Reedereibezeichnung ÖBS (Österreichische Bundesschiffahrt) und war von der DDSG angemietet, um es dem Zugriff der Sowjets zu entziehen.

MZS »Döbling« als Ersatz der Einkamminer. 1968 als Doppelschrauben-Motorzugschiff neu gebaut.

MZS »Stubach« in Linz
Das MZS »Kammegg« wurde nach dem Zweiten Weltkrieg auf der Strecke Linz – Regensburg eingesetzt, später im Südostverkehr.
Motorgüterschiff (MGS) »Laxenburg«

keit anderer Unternehmen zu lösen. Sie entschloß sich daher zur Beschaffung eigener Kohlegruben. Die Kohle aus den Vorkommen bei Fünfkirchen (Pecs) erwies sich hiebei nicht nur für ihre Zwecke als besonders geeignet, das reichliche Kohlevorkommen bot überdies einen eminenten Standortvorteil, da es sich etwa in der Mitte des Betriebsnetzes der DDSG befand und relativ nahe der Donau gelegen war. Die DDSG erwarb daher im Jahre 1852 die Schürfrechte sowie entsprechende Grundstücke, auf denen sie im darauffolgenden Jahr den Grubenbetrieb eröffnete. Die in diesem Gebiet bisher betriebenen Anlagen waren eher bescheiden zunächst mit Pferdeglöppeln und erst später mit Dampfmaschinen ausgestattet. Im Laufe der Zeit dehnte die Gesellschaft ihren Grubenbesitz dermaßen aus, daß sie nicht nur ihren Eigenbedarf voll abdecken konnte, sondern den überwiegenden Teil der Förderung an die Industrie, landwirtschaftliche Betriebe, Eisenbahnen und Haushalte abzugeben in der Lage war. Die Kohleförderung konnte von ursprünglich 60 000 Jahrestonnen auf 1 250 000

Tonnen pro Jahr gesteigert werden. Dem Anwachsen der Steinkohleförderung und den damit verbundenen Aktivitäten der DDSG verdankte auch die Stadt Pecs ihren beachtlichen Aufschwung.

Vorbildlich waren auch die sozialen Leistungen, welche von der DDSG für ihre Bergwerksmitarbeiter erbracht worden sind. Eine sogenannte *Bruderlade*, welche je zur Hälfte aus Beiträgen der Beschäftigten und des Unternehmens gespeist wurde, gewährleistete schon ab 1855 eine ausreichende Vorsorge für unentgeltliche ärztliche Behandlung, Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall sowie Sonderunterstützungen. Auch eine Unfallversicherung wurde geschaffen, deren Beiträge zur Gänze vom Unternehmen getragen wurden. Neben einer gut ausgebildeten Rettungsmannschaft für die ärztliche Betreuung war auch ein eigenes gesellschaftliches Spital vorhanden. Die bereits seit 1846 bestehende gesellschaftliche Pensionsversicherung wurde auf die Bergwerksbediensteten ausgedehnt. In einem Wohngebiet nahe den jeweiligen Arbeitsstätten wurden rund 700 Siedlungshäuser bzw. Wohnhäuser mit fast 2 400 Wohnungen für die Bergwerksmitarbeiter errichtet. Dort entstanden auch drei Volksschulen mit 20 Lehrkräften, welche ebenfalls von der DDSG finanziert wurden. Auch die Kosten des Pfarrpersonals der röm.-kath. Pfarrkirche, welche die Gesellschaft als Schutzherr unterhielt, wurden ebenso wie die des dazugehörigen Friedhofs vom Unternehmen getragen. Das Vereinsleben wies eine breite Fächerung sowohl in sportlicher als auch kultureller Hinsicht, sowie auf dem Gebiet der Wohltätigkeit auf. Es standen hiefür in diversen Vereinsgebäuden genügend Frei-



zeiteinrichtungen und Sportanlagen, wie beispielsweise ein Tennisplatz und ein Schwimmbad, zur Verfügung.

Sehr bald nach der Inbetriebnahme des Bergwerks erkannte man, daß die an sich günstige geographische Lage der Kohlengruben ihren Zweck für die Schifffahrt nur dann optimal erfüllen kann, wenn eine regelmäßige Abfuhr der gewaltigen Kohlenmengen durch eine eigene Eisenbahnlinie zur Donau nach Mohacs erfolgt. Es wurde daher bereits 1853 mit der Regierung ein Übereinkommen getroffen, demzufolge die DDSG nach den Vorgaben der Behörden aus eigenen Mitteln eine entsprechende Bahnver-



Agentie Engelhartzell
anfang der
fünfziger Jahre

bindung herstellen und betreiben sollte, die nach 45 bzw. zufolge einer 1858 erfolgten Vertragsänderung nach 90 Jahren unentgeltlich in den Besitz des Staates überginge. Die erste Ausbautetappe vom Andras-Schacht zur Station Uszög mit einer Länge von 5,72 Kilometern wurde bereits Ende 1854 fertiggestellt und in Betrieb genommen. Der Bau der gesamten Strecke bis Mohacs verzögerte sich zwar aus verschiedenen außerhalb der Einflußnahme der Gesellschaft gelagerten Gründen, dennoch konnte im Mai 1857 der erste Kohlenzug nach Mohacs abgefertigt werden. Im April 1859 wurde auf dieser nunmehr insgesamt 68,3 Kilometer langen Strecke auch der Personenverkehr aufgenommen. 1868 ist von den ungarischen Staatsbahnen die Strecke Fünfkirchen – Barcs eröffnet worden, womit auch eine Eisenbahnverbindung mit allen Teilen der Monarchie hergestellt war.

Nicht nur mit dem Betrieb dieser Eisenbahnlinie hat sich die DDSG neben ihrem eigentlichen Tätigkeitsfeld einer eher artfremden Sparte zugewendet, sie war zeitweise auch in einem Bereich aktiv, der nicht primär zu den Aufgaben einer Reederei zählt – nämlich der Postbeförderung. Erste Hinweise in dieser Richtung finden sich in jener Zeit, in der die DDSG zwischen



Rundfunkreportage über
die DDSG und die Agentie
Engelhartzell, 1949

Damals noch eine etwas
größere Sensation
als in unseren Tagen

1834 und 1845 den Verkehr mit Hochseeschiffen von den Mündungshäfen der Donau in die Levante unterhielt. In den Jahren 1866 bis 1879 erschienen eigene Briefmarken der DDSG, welche sich bei Philatelisten nicht nur großer Beliebtheit erfreuen, sondern auch einen beachtlichen Wert repräsentieren. Aus der jüngeren Vergangenheit sind Markensammlern nicht nur die beiden jeweils drei Werte umfassenden Sondermarkenserien aus den Jahren 1937 (*100 Jahre Dampfschiffahrt in Österreich*) und 1979 (*150 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*), sondern auch diverse Sonderpostbeförderungen mit Schiffen der DDSG in Erinnerung. Von besonderem Interesse dürfte in diesem Zusammenhang die Einrichtung der letzten regulären Schiffspostbeförderung mit einem Fahrgastschiff der DDSG, nämlich dem *MFS Stadt Passau*, zwischen Engelhartzell und Linz sein, welche ab 1. Juni 1988 bis zur letzten fahrplanmäßigen Fahrt dieses Schiffes am 24. September 1995 aufrechterhalten worden ist.



Der Dampfer »Hebe«
in den dreißiger Jahren
Bildarchiv der
Nationalbibliothek
Wien



Die DDSG prägte
eigenes Geld

Im 19. Jahrhundert prägte die DDSG übrigens auch eigenes Geld, über dessen Verwendungszweck Genaueres allerdings nicht bekannt ist – möglicherweise diente es als betriebsinternes Zahlungsmittel in gesellschaftlichen Läden, wie sie beispielsweise im Bergwerksgebiet von Fünfkirchen existierten.

Nach diesem Exkurs in einige der vielfältigen Randbereiche, welche ein Blick in die Vergangenheit der DDSG eröffnet, kehren wir wieder in die raue Wirklichkeit zurück, der die Gesellschaft durch die beiden Weltkriege und deren Folgen mit aller Härte ausgesetzt war.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges bewirkte zwar ein starkes Ansteigen der Verkehrsleistungen, die jedoch in immer höherem Maße den militärischen Zielen der k. u. k. Militärbehörden untergeordnet werden mußten. Die gesamte Flotte der Gesellschaft wurde nämlich gemeinsam mit allen anderen verfügbaren Fahrbetriebsmitteln unter einheitliche Leitung gestellt, da die Transportleistungen auf der Donau im Hinblick auf die sich zunehmend verschlechternde strategische Situation immer mehr an Bedeutung gewannen.

Der wirtschaftliche Effekt stand jedoch in keinem Verhältnis zu den unter großen Opfern erbrachten Anstrengungen. Der Ausgang des Ersten Weltkrieges kam auch für die DDSG einer Katastrophe gleich. Während beim Abschluß der Waffenstillstandsverhandlungen noch gewisse Hoffnung auf eine einigermaßen akzeptable Lösung bestand, brachten der Friedensvertrag von St. Germain und der Hynes-Schiedsspruch für die DDSG die tragische Gewißheit des Verlustes fast der halben Flotte mit sich. Insgesamt 34 Zugschiffe, 425 Güterkähne, acht Fahrgastschiffe, zwei Tankkähne, 101 Pontone und eine schwimmende Werkstätte

Der Friedensvertrag
von St. Germain
brachte den Verlust der
halben DDSG-Flotte

mußten zum größten Teil entschädigungslos an die Nachfolgestaaten Tschechoslowakei, Jugoslawien und Rumänien sowie an Frankreich abgetreten werden. Darüber hinaus wurde die schiffbare Donau im Donaustatut vom 23. Juli 1921 zum internationalen Fluß erklärt, während einer Reihe von Nebenflüssen und Kanalverbindungen nationaler Status zuerkannt worden ist, womit sie für die DDSG nicht mehr zugänglich waren und sich die bisherige Betriebsstrecke um 1335 Kilometer verringerte.

Die Donau wird ein
internationaler Fluß



DFS »Hebe«
Die Geschichte dieses 1905
gebauten Schiffes
widerspiegelt auch die
Historie unseres Landes.
Im Ersten Weltkrieg als
Stabsschiff der k. u. k.
Donauflotte eingesetzt,
zur Zeit des Dritten
Reiches im Dienste der
»Gemeinschaft Kraft durch
Freude« wurde das Schiff
1970 auf die griechische
Insel Ithaka verkauft.

Dessenungeachtet wurde in der der Gesellschaft verbliebenen Werft Obuda (Altofen) bis 1927 ein Flottenerneuerungsprogramm abgewickelt, aus dem die letzten und schönsten Dampfschiffe der Gesellschaft – als krönender Höhepunkt kann wohl der 2400 PS starke Zugdampfer *Österreich* angesehen werden – hervorgingen.

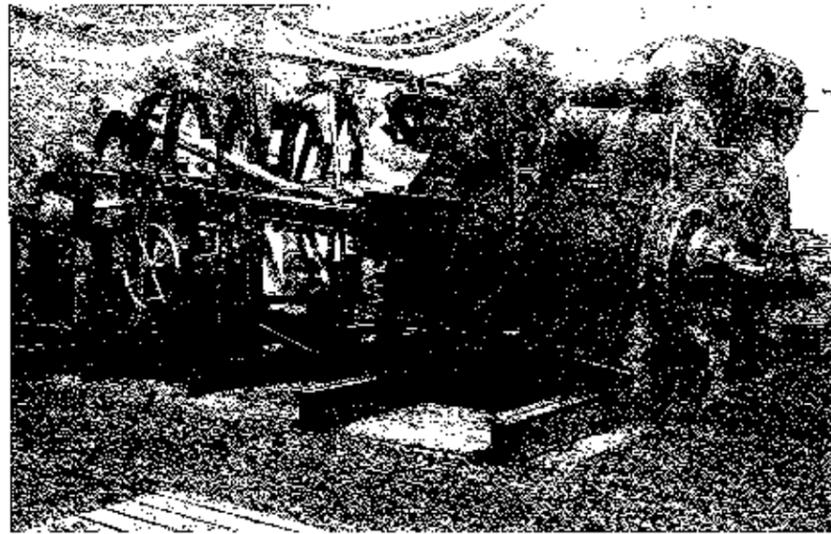
Erhebliche nachkriegsbedingte wirtschaftliche Schwierigkeiten in den dreißiger Jahren zwangen die Gesellschaft zu drastischen Rationalisierungsmaßnahmen, welche neben dem sogenannten *Notopfer* für das Personal auch den endgültigen Übergang der Gesellschaft von der Ära der Dampfschiffahrt zur Motorschiffahrt zur Folge hatten.

In den dreißiger Jahren
kam der Übergang von der
Dampfschiffahrt
zur Motorschiffahrt

Der Einmarsch der deutschen Truppen in Österreich im Jahre 1938 hatte auch für die DDSG und deren Mitarbeiter spürbare Folgen. Andererseits lief im Hinblick auf die zu erwartenden krie-

Donau-Solortprogramm
für die ostmärkischen
Reedereien

gerischen Auseinandersetzungen im Jahre 1939 ein Donau-Solortprogramm an, das gemeinsam für alle deutschen und nunmehr ostmärkischen Reedereien erstellt worden war und für die DDSG als größte der betroffenen Schifffahrtsgesellschaften naturgemäß auch die umfangreichste Erweiterung und Modernisierung ihres Flottenparkes bewirkte. Der laufende Zuwachs an neuen Einheiten wurde allerdings in immer stärkerem Maße durch die zunehmenden Kriegsverluste wieder egalisiert. Insbesondere im Bereich der unteren Donau sowie im Schwarzen Meer und am Dnjepr, wo mittlerweile ebenfalls Schiffe der DDSG zum Einsatz gelangten, waren die kriegsbedingten Flottenabgänge besonders hoch.



Compoundmaschine
eines unbekanntem
Zugdampfers

Die Sowjet-Besatzungs-
macht beansprucht die
altösterreichische DDSG
als deutsches Eigentum

Der Katastrophe des Ersten Weltkrieges folgte 1945 sowohl für Österreich als auch für die DDSG die noch größere des Zweiten Weltkrieges. Diesmal waren es nicht nur Flottenverluste, die das Unternehmen schwer trafen. Auch das gesamte Auslandsvermögen, wie das große Kohlenbergwerk in Füntkirchen, die Schiffswerft in Obuda, Haus- und Grundbesitz und Stationseinrichtungen, gingen verloren. 85 Prozent des schon durch den Ersten Weltkrieg erheblich verringerten Vermögens sind der Gesellschaft nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges abhanden gekommen. Noch wusste niemand, ob und wie das Unternehmen unter dem Eindruck dieses Debakels weitergeführt werden sollte.

Da die Gesellschaft während des Zweiten Weltkrieges dem Hermann-Göring-Konzern eingegliedert worden war, wurde die mittlerweile 116 Jahre alt gewordene DDSG überdies seitens der sowjetischen Besatzungsmacht unter Berufung auf die Potsdamer Beschlüsse als *deutsches Eigentum* beansprucht. Die im Bereich von Wien und Niederösterreich verbliebenen Flottenreste und die dort befindlichen Anlagen und Liegenschaften, einschließlich der Schiffswerft Korneuburg, wurden daher von der russischen Roten Armee in Besitz genommen. Über die westlich davon befindlichen Schiffseinheiten verfügte andererseits kurzfristig die amerikani-

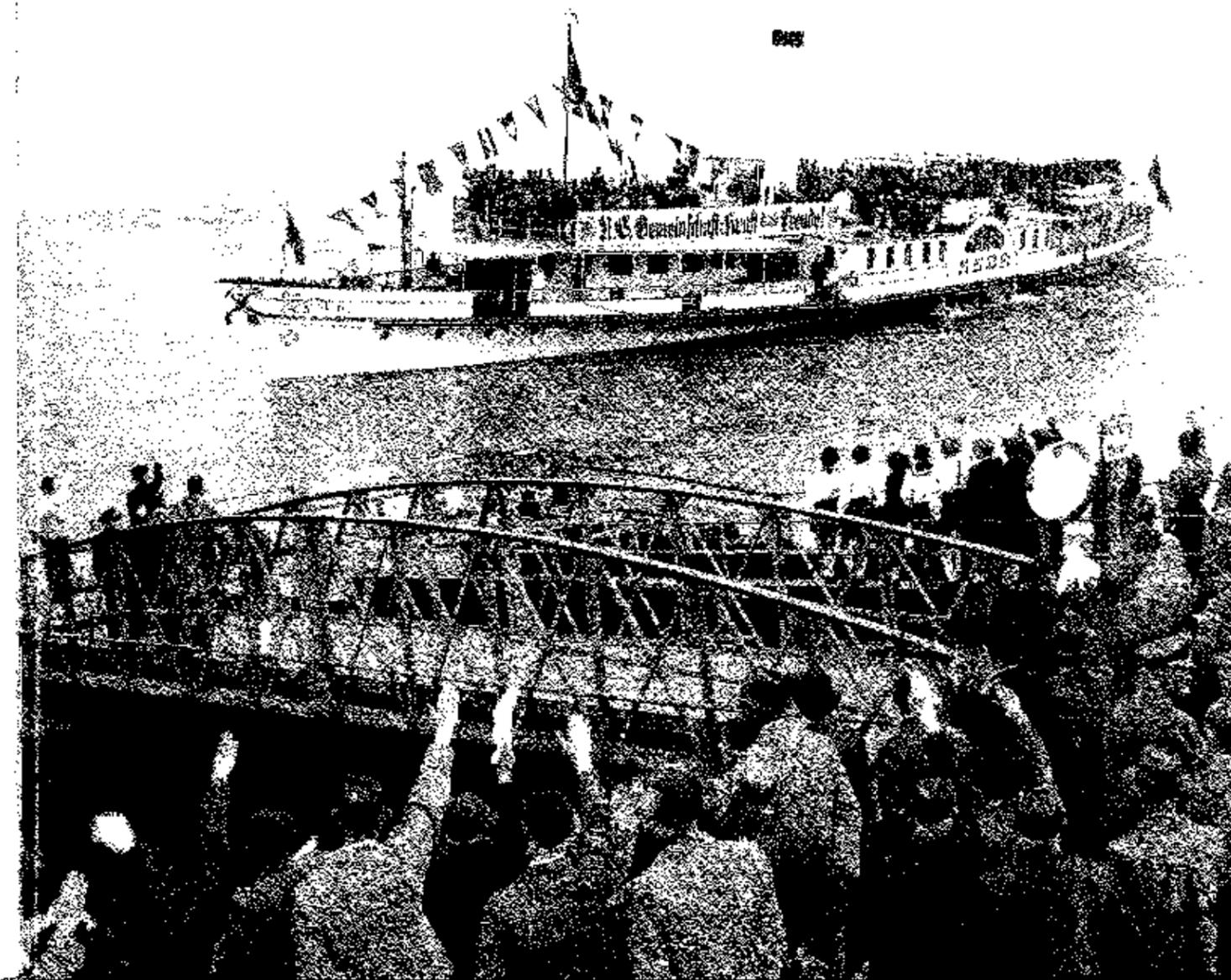
sche Besatzungsmacht, sie wurden aber verhältnismäßig bald der vorerst in Linz residierenden Geschäftsleitung der DDSG zur weiteren Verwendung zurückgestellt.

So kam es zu dem etwas sonderbar anmutenden Faktum einer österreichischen DDSG in Linz und einer russischen DDSG in Wien. Erst mit dem 1955 abgeschlossenen Staatsvertrag konnte dieser eigenartige Zustand endgültig beseitigt und die vorher bestandene Struktur einer einheitlichen Geschäftsführung in der Bundeshauptstadt in vollem Umfang wiederhergestellt werden. Durch das erste Verstaatlichungsgesetz vom 26. Juli 1946 wurde die DDSG in den Besitz der Republik Österreich überführt.

Ehe man allerdings an eine Verkehrsaufnahme denken konnte, waren vorerst die dringendsten Instandsetzungsarbeiten an Flotteneinheiten, Gebäuden und Umschlagseinrichtungen in die Wege zu leiten, um schrittweise zunächst 1946 mit der Aufnahme des Personenverkehrs zwischen Linz und Engelhartzell, der 1947

Die DDSG in Wien
war russisch, jene in Linz
österreichisch

»Kraft durch Freude« –
Einsatz der Hebe
im Dritten Reich
Fotoarchiv Museum
Arbeitswelt, Steyr



Ruhrkohletransporte für die VOEST, auf der Gegenfahrt Eisen und Stahl

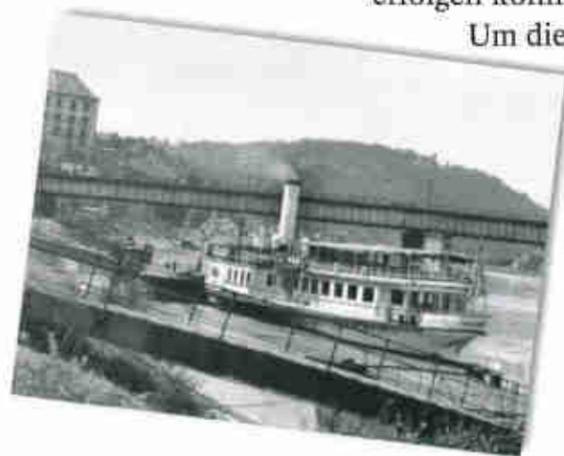
nach Kasten erweitert wurde, beginnen zu können. Ab Mitte 1947 war es auch möglich, die ersten Ruhrkohletransporte für die VOEST auf der Strecke Regensburg – Linz abzuwickeln, in der Gegenrichtung ist es gelungen, Roheisen- und Blechtransporte für den Donauweg zu gewinnen. In diesem Jahr konnten immerhin bereits wieder 181 337 Fahrgäste und 67 300 Tonnen Güter befördert werden.



DFS »Budapest«
Schwesterschiffe
waren die »Schönbrunn«
und die »Wien«
Archiv Dosch

Bereits 1949 wurde das erste Motorzugschiff *Ostarrichi* auf der Linzer Werft erbaut. Um zu verhindern, daß diese Einheit sowie die folgenden Neubauten von der sowjetischen Besatzungsmacht ebenfalls als *Deutsches Eigentum* beansprucht werden konnten, erfolgte die formelle Auftragsvergabe durch das Verkehrsministerium, und die Schiffe wurden deshalb unter der Reedereizeichnung *Österreichische Bundesschiffahrt (ÖBS)* von der DDSG zunächst als Mietfahrzeuge in den Flottenstand aufgenommen. Anfang des Jahres 1951 wurde auch der Wiederaufbau des zerstörten Direktionsgebäudes am Wiener Donaukanal abgeschlossen, womit die Übersiedlung der Verwaltung endgültig erfolgen konnte.

Um die Jahreswende 1950/51 war es auch bereits möglich, die ersten Heizöltransporte von Wien nach Linz aufzunehmen und in weiterer Folge den Güterverkehr von Linz abwärts zu intensivieren. Für jede dieser Fahrten über die sogenannte *Demarkationslinie* waren jedoch Bewilligungen der Besat-



Dampfer »Linz« unter
amerikanischer Flagge
Archiv Dosch

zungsmacht notwendig. Erst nach der generellen Freigabe der Schifffahrt bis Wien durch den sowjetischen Hochkommissar im Jahre 1952 konnte die Personenschifffahrt bis zur Bundeshauptstadt ungehindert aufgenommen werden. Die Eröffnung des Fahrgastverkehrs und die erste Fahrt des Motorschiffes *Stadt Wien* und des umgebauten Salon dampfers *Johann Strauß* am 12. Juli 1952 von Linz nach Wien gestalteten sich zu einem Freudenfest, an dem die Bevölkerung der Donaugemeinden mit Jubel und ähnlicher Begeisterung wie 115 Jahre zuvor bei der ersten Fahrt der *Maria Anna* nach Linz teilnahm. In weiterer Folge konnte das Fahrgebiet der DDSG – wenn auch mit einigen Schwierigkeiten – nach Budapest und 1953 in den Südosten ausgedehnt werden.

Nach dem langersehnten Abschluß des Staatsvertrages im Jahre 1955 sind am 13. August 1955 die bis dahin von der sowjeti-



Von den Russen 1955
zurückgegebene
DDSG-Schleppkähne
Archiv Dosch

MFS »Austria«
bei Engelhartzell





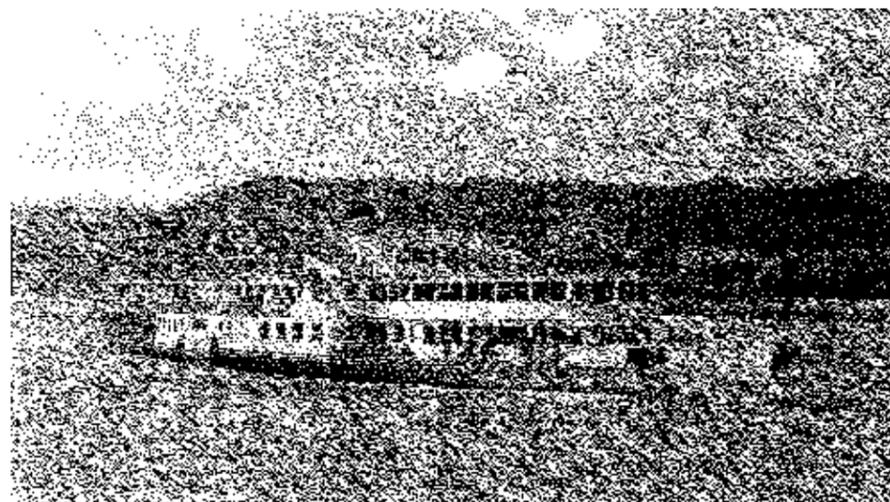
Agentie-Leiterin
Maria Micura mit einem
Strompolizisten
Ende der vierziger Jahre

Fine abenteuerliche
Geschichte – vergleichbar
jener der »Hebe« –
verzeichnet das DFS
»Helios«. Das bei Kriegs-
ende versenkte Schiff
wurde von den Sowjets
gehoben, umgebaut und
»entführt«. Als »Kauka-
sus« diente sie zuerst der
russischen DDSG und
endete schließlich in der
Sowjetunion.

Archiv Dosch

schon Besatzungsmacht verwaltete Schiffswerft Korneuburg, die Hafenanlagen in Wien-Praterkai und Zwischenbrücken sowie die im Staatsvertrag angeführten Flotteneinheiten – allerdings gegen Entrichtung einer nicht unerheblichen Abschlagszahlung durch die Republik Österreich – wieder in den Besitz der nunmehr gänzlich österreichischen DDSG zurückgefallen. Ich begann einige Wochen später meinen Dienst als Matrose bei der DDSG und kann mich noch sehr gut an die wunderbare Stimmung erinnern, welche nach dieser *Wiedergeburt* des schwergeprüften und traditionsreichen Unternehmens herrschte. Auch die Zuversicht und Einsatzfreude, die von den damals rund 2500 Mitarbeitern gezeigt wurde, ließ erwarten, daß die Gesellschaft durchaus wieder in der Lage war, erfolgreich an ihre grandiosen Leistungen in der Vergangenheit anzuknüpfen.

Um sowohl den Anforderungen des Massengutverkehrs durch die nunmehr voll anlaufenden Südostransporte bis zur Donaumündung, aber auch dem ständig anwachsenden Westverkehr



gerecht zu werden, erschien eine durchgreifende Flottenmodernisierung dringend geboten. Da sich die Ära der Dampfschiffahrt vor allem aus Kosten- und Rationalisierungsgründen ihrem Ende näherte, wurden bei den Werften Korneuburg und Linz gegen Ende der fünfziger Jahre eine Reihe von Neubauten in Auftrag gegeben, welche die Kapazität der gesellschaftlichen Flotte sowohl hinsichtlich der Maschinenleistung der Zugschiffe als auch der Tragfähigkeit der Güter- und Tankkähne wesentlich verbessern sollte. Zunächst handelte es sich hierbei zwar noch um Motorzugschiffe und 1000-Tonnen-Kähne herkömmlicher Art,

doch bereits 1964 ging der erste einer Serie von sogenannten *Selbstfahrern* der *Burg-Klasse* vom Stapel. Im Jahre 1966 wurde in Korneuburg das letzte Motorzugschiff *Krems* erbaut. Das MZS *Krems* stellte ebenso wie der letzte 1927 in Budapest erbaute Raddampfer *Österreich* den Höhepunkt eines Schiffstyps dar.



Erster Selbstfahrer der
Burg-Klasse 1964

Das DFS »Franz Schubert«
in Engelhartszell
Archiv Dosch

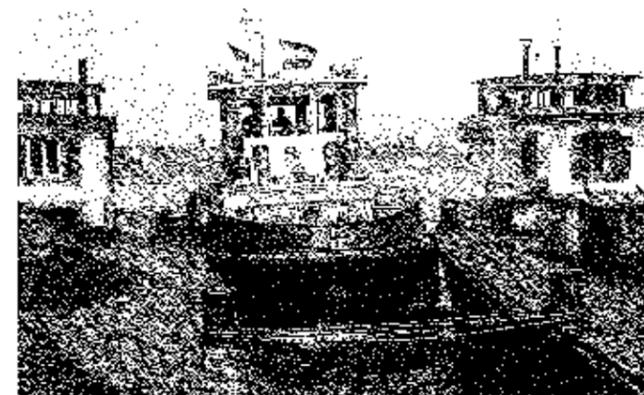
Während bei der DDSG immerhin 125 Jahre hindurch Dampfzugschiffe im Einsatz waren (1840–1965), verkürzte sich der Zeitraum, in welchem Motorzugschiffe in Dienst gestellt worden sind, bereits auf rund 30 Jahre (1937–1966), und im Jahre 1969 hat auch bei der DDSG mit dem Bau des *MSS Linz* und sechs Schubleichtern mit einer Tragfähigkeit von je 1350 Tonnen das Zeitalter der Schubschiffahrt seinen Einzug gehalten. Damit hat sich in den letzten drei Jahrzehnten ein ungemein rasanter technologischer Wandel in der Flottengeschichte der DDSG vollzogen, der die vergleichbare Entwicklung in fast eineinhalb Jahrhunderten zuvor bei weitem übertrifft.

Auch im Personenverkehr wurden ältere Dampfschiffe nach und nach aus dem Verkehr gezogen und durch Neubauten ersetzt.

Drei sogenannte *Donaubusse*, welche für den Lokalverkehr und für Rundfahrten bestimmt waren, machten 1957 den Anfang. Ihnen folgte 1965 das kombinierte Kabinen- und Linienschiff *Theodor Körner*, das sowohl im fahrplanmäßigen Verkehr als auch für Kreuzfahrten zum Schwarzen

Technischer Wandel
der letzten drei Jahrzehnte
übertraf jenen der ersten
150 Jahre bei weitem

Schubversuch Bugsier-
trecker BT »Gnom« (mit
Voith-Schneider-Antrieb)
auf der Strecke
Passau–Regensburg
Archiv Dosch



Meer eingesetzt werden konnte. Dem Versuch eines Städte-schnellverkehrs zwischen Wien und Linz mit dem Tragflügelboot *Delphin* war Ende der sechziger Jahre kein allzugroßer Erfolg beschieden, hingegen haben sich die ebenfalls neu in Dienst gestellten Ausflugsschiffe für den oberösterreichischen Raum und die Wachau gut bewährt.

*Donaubus »Kriemhild«
Er wurde auch
zwischen Linz und Pas-
sau eingesetzt.*



*Werbeplakat der
russischen DDSG,
fünfziger Jahre
Archiv Dosch*



Trotz der Steigerung der Transportleistungen und den mit der Flottenerneuerung verbundenen Rationalisierungseffekten hat sich die Ertragslage des Unternehmens infolge der stagnierenden Tarifsituation nicht verbessert. Der Republik Österreich als Eigentümer war jedoch damals die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung einer österreichischen Donauschiffahrt ein besonderes Anliegen, weshalb man sich im Jahre 1973 nach Überprüfung aller gebotenen Möglichkeiten durch eine Beamtenkommission zur Sanierung des Unternehmens entschloß, die mit einem weiteren Modernisierungs- und Umflottungsschub verbunden war. Im Sinne dieser Maßnahmen wurde auch eine Strukturreinigung der österreichischen Donauschiffahrt vollzogen, welche 1974 den Erwerb der Continentalen Motorschiffahrts-Gesellschaft (COMOS) und im Jahre 1976 den Ankauf der Tankerflotte der Firma Brandner aus Wallsee zur Folge hatte. Alle diese Aktionen bewirkten, daß die DDSG die höchsten Beförderungsleistungen ihrer Geschichte erzielte, sich die Produktivität der Belegschaft vervielfachte und Spitzenwerte im Donau- und Rheingebiet erreichte.

Mit den bisher dargestellten Sanierungsmaßnahmen wären unter normalen Umständen die Voraussetzungen für eine positive Weiterentwicklung der DDSG gegeben gewesen. Da die Gesellschaft in ihrer wechselvollen Geschichte jedoch immer wieder von politischen Entwicklungen bzw. Einflußnahmen abhängig war, konnte sie auch nicht von den Überlegungen der Politiker, welche den Staatseinfluß zunehmend zurückzudrängen und die Privatisierung gemeinwirtschaftlicher Bereiche immer stärker zu forcieren versuch-



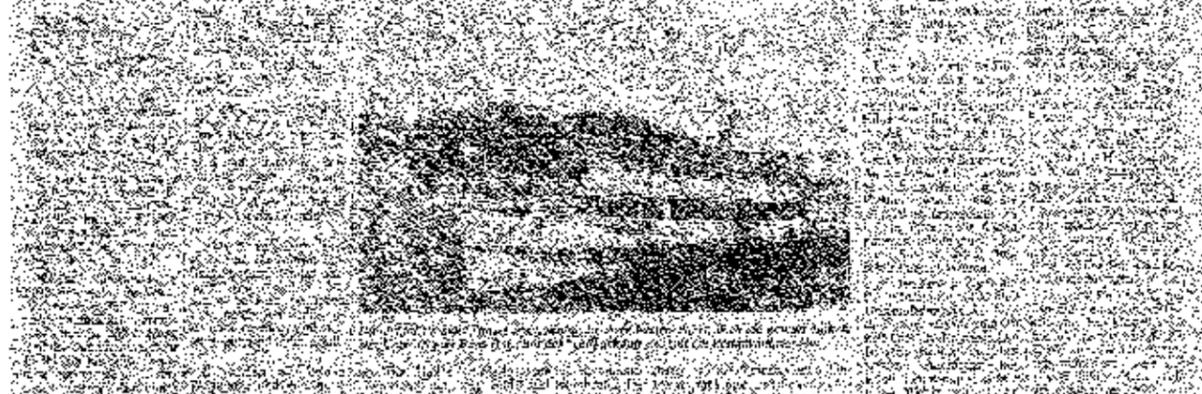
*Gedenkmünze
»150 Jahre Dampfschiffahrt
Regensburg-Passau-Linz«
Passau 1988*

ten, abgekoppelt werden. Schon seit den frühen sechziger Jahren erfolgten mehrere betriebswirtschaftliche Untersuchungen und wurden entsprechende Konzepte mit dem Ziel einer nachhaltigen Reduzierung der Bundeszuschüsse erstellt, welche jedoch aufgrund der besonderen strukturellen Gegebenheiten der Donauschiffahrt den erhofften Erfolg zumeist vermissen ließen. Auch jene Vorschläge, die anlässlich einer im Jahre 1985 durchgeführten neuerlichen Betriebsberatung ausgearbeitet wurden und ein letztes Investitionsprogramm bewirkten, brachten letztlich nicht das gewünschte Ergebnis. Die negativen Auswirkungen der Anschaffung des Kabinenschiffes *Mozart* sowie die – wie in den meisten verstaatlichten Unternehmungen – nicht ausreichend dotierten Pensionsrückstellungen führten dazu, daß der damalige Finanzminister als Eigentümervertreter verständlicherweise eine endgültige Lösung der Finanzierungsprobleme der DDSG forderte. In der Regierungserklärung vom 18. Dezember 1990 wurde daher zwar aus verkehrspolitischer Sicht der Ausbau der österreichischen Schifffahrt als wünschenswert, jedoch eine Teilung der DDSG in einen Güter- und Personenbereich als erforderlich bezeichnet. Die Personenschiffahrt sollte ohne Bundes-subventionen als gewinnorientiertes Tourismusunternehmen geführt werden, während der Frachtenbereich ab 1993 ohne Verlust-abdeckung des Bundes, u. a. auch durch die Hereinnahme von

*Das MFS »Mozart«, erbaut
1987, fährt seit 1993 unter
der deutschen Flagge der
Reederei Deilmann*



Die letzte Fahrt der „Stadt Passau“ – eine Ära geht zu Ende



»Passauer Presse«
vom 25. 9. 1995

vorzugsweise österreichischen Partnern, auskommen sollte. Diesem Regierungsauftrag wurde durch die ab 1. Oktober 1991 wirksam gewordene Ausgliederung der beiden operativen Bereiche Güter- bzw. Personenschiffahrt als eigenständige Tochtergesellschaften *DDSG-Cargo GmbH* bzw. *DDSG-Donaufahrten GmbH* Rechnung getragen. Mit dieser Umstrukturierung waren die Voraussetzungen für die Zerschlagung der DDSG geschaffen worden.

Aufgabe der Muttergesellschaft war es nunmehr, die beiden Tochtergesellschaften raschest zu privatisieren. Der erste Schritt dieser Absicht konnte gegen Ende 1993 vollzogen werden, als Anteilsrechte der *DDSG-Cargo GmbH* an die deutsche Stinnes-Reederei übertragen wurden, wobei allerdings ursprünglich ein Anteil von rund 45 Prozent für österreichische Interessenten reserviert blieb, der jedoch weder von den ÖBB noch von sonstigen Verkehrsunternehmen innerhalb der vorgesehenen Frist in

»Stadt Passau«

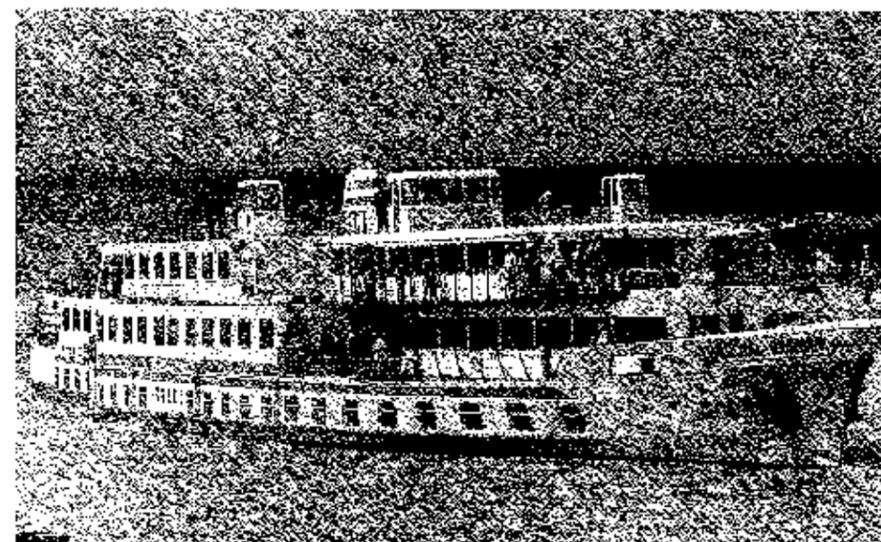
Das Motorschiff der
DDSG wurde 1945 von
der US-Besatzung
als Ausflugsschiff für
ihre Soldaten requiriert.

Bildarchiv der
Nationalbibliothek
Wien



Anspruch genommen wurde, womit diese Gesellschaft zur Gänze unter deutschen Einfluß gelangt ist. Das privatisierte Teilunternehmen fährt jedoch unverändert unter österreichischer Flagge und trägt auch weiterhin die Firmenbezeichnung *DDSG-Cargo GmbH*. Die Tankschiffahrt mit dem dazugehörigen Personal wurde am 1. Juli 1996 von der *DDSG-Cargo* ausgegliedert. Alleineigentümer der *Donau-Tankschiffahrts-Gesellschaft* ist die zum Stinnes-Konzern gehörige Reederei Jaegers in Duisburg. Die *DTSG* fährt unter österreichischer Flagge.

Mit Jahresbeginn 1997 wechselte auch die verbliebene Flotte der *DDSG-Cargo* ihren Besitzer. Der Stinnes-Konzern veräußerte die *DSG-Cargo* ebenso wie den Bayerischen Lloyd, Regensburg, an die deutsche Baustoff- und Transportgruppe Meier. Das Unternehmen führt weiterhin den Firmennamen *DDSG-Cargo* und seine Schiffe fahren unter österreichischer Flagge.



*DES »Theodor Körner«
in Linz,
2100 PS, erbaut 1965,
im Einsatz bis 1995
Archiv Dosch*

Die 1954 gegründete reedereieigene Binnenschifferschule, welche auf dem in Kornuburg stationierten Schulschiff jährlich durchschnittlich 15 Schiffsjungen ausbildete und damit sehr wesentlich zur anerkannt hervorragenden Qualifikation des österreichischen Schiffspersonals beigetragen hat, wurde zuletzt von der *DDSG-Cargo GmbH* geführt und mußte 1996 ihren Betrieb einstellen.

Um die Privatisierung der Personenschiffahrt zu erleichtern, entschloß man sich, die Kabinenschiffahrt vom Ausflugsverkehr loszulösen und veräußerte zunächst im Jahre 1993 das *MFS Mozart* an die deutsche Reederei Deilmann.

Das Ende kam auch für
die Binnenschifferschule
in Kornuburg

Privatisierung hätte den Staat mehr gekostet als die Stilllegung des Unternehmens

Die langwierigen Verkaufsverhandlungen für den verbliebenen Teil der Fahrgastflotte führten bedauerlicherweise zu keinem positiven Ergebnis, als sich herausstellte, daß die Privatisierung nach den Vorstellungen der diversen Kaufinteressenten für den Eigentümer Staat wesentlich höhere Kosten als eine Unternehmensstilllegung verursacht hätte. Der Aufsichtsrat der DDSG mußte sich daher entschließen, den Betrieb der Tochtergesellschaft *DDSG-Donaureisen GmbH* mit Jahresende 1995 einzustellen, das Personal zu kündigen und alle Vermögenswerte sowie



Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Schiffsstation



Die letzten Leiterinnen der DDSG-Agentie Engelhartszell waren Karoline Schasching (rechts 1975-1993) und Eva Paminger (1995). Im Landesausstellungsjahr 1994 betreute Martin Hübner die Schiffsstation.

die gesamte Flotte zum Verkauf anzubieten. Die vier jüngsten Einheiten wurden an den Bestbieter, die Interessentengruppe Österreichisches Verkehrsbüro/Wiener Hafent, veräußert. Diese Schiffe verkehren nunmehr in der Wachau und im Wiener Bereich unter der Reederei-Bezeichnung *DDSG-Blue Danube Schifffahrt GmbH*. Das *MFS Austria* wurde letztlich von der Wallseer Firma Brandner erworben und findet ebenfalls im Wachauer Lokalverkehr Verwendung. Das unter Denkmalschutz stehende letzte Dampfschiff *Schönbrunn*, welches während der Oö. Landesausstellung 1994 in Engelhartszell stationiert war, wurde an die *Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG)* verkauft und soll nach entsprechender Adaptierung vornehmlich für Nostalgiefahrten eingesetzt werden. Die restlichen vier Einheiten gingen ebenfalls an private Interessenten, wobei zum Teil noch Unklarheit über die weitere Verwendung dieser Schiffe herrscht.

Die DDSG als Muttergesellschaft hat zwar damit den ihr vom Eigentümer erteilten Auftrag unter den gegebenen Umständen bestmöglich erfüllt, ob der eingeschlagene Weg im Interesse der Aufrechterhaltung der österreichischen Binnenschifffahrt auf der Donau auch der richtige war bzw. ist, wird die Zukunft weisen. Die Aufgaben der seit nunmehr 167 Jahren bestehenden DDSG beschränken sich neben der administrativen Abwicklung der sogenannten Altlasten auf die Vermarktung der Länderechte entlang der österreichischen Donau sowie auf die Verwertung ihrer Liegenschaften.



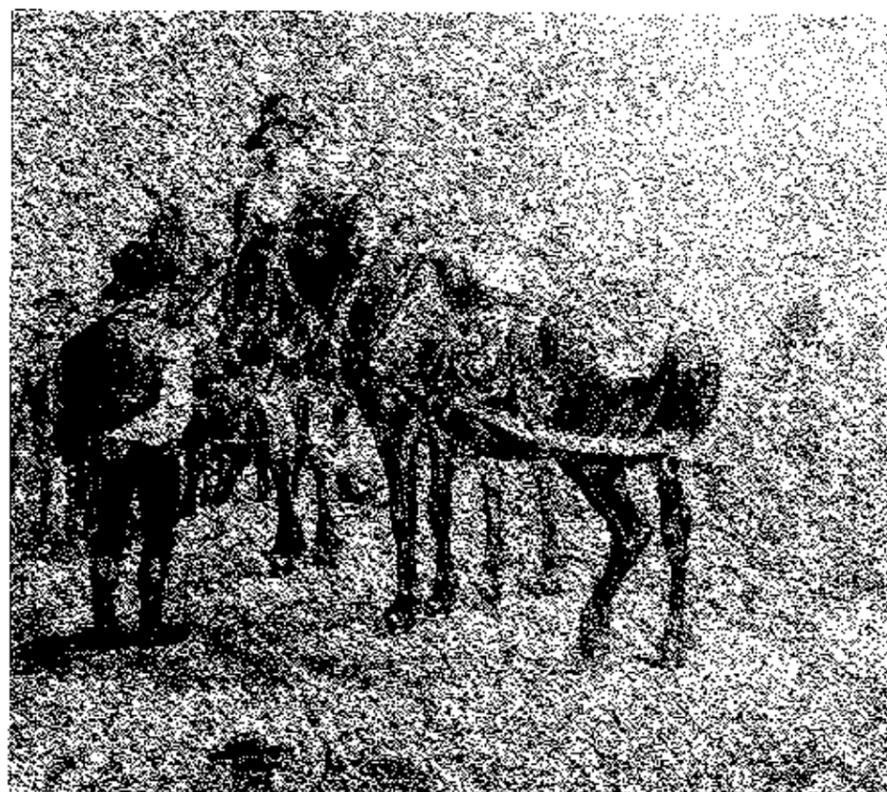
Das MS »Stadt Passau« legte als letztes DDSG-Schiff am 24. 9. 1995 an der Agentielände Engelhartszell an. Unter fast 160 Jahre gemeinsame Geschichte wurde der Schlußstrich gezogen.

Eine mehr als vierzigjährige Mitarbeit in engster Verbundenheit mit der Gesellschaft läßt ein von gewisser Wehmut und Bitterkeit gezeichnetes Resümee verständlich erscheinen: Es mutet fast wie ein Treppwitz der Geschichte an, dieses Unternehmen mit seiner reichen Betriebserfahrung und seinem verhältnismäßig großen Potential an bestausgebildetem Personal in einer Zeit zerschlagen zu haben, in der sich einerseits durch den nach siebzigjähriger Bauzeit im Jahre 1992 eröffneten Rhein-Main-Donaukanal und dem damit geschaffenen Anschluß an das westeuropäische Wasserstraßennetz neue verkehrspolitische Perspektiven ergeben und andererseits die unbestritten kostengünstigsten Wasserwege aus umweltpolitischer Sicht im Hinblick auf die hoffnungslos überlasteten Schienen- und Straßenverbindungen immer mehr an Bedeutung gewinnen sollten. Vielleicht war auch deswegen in keinem der zahlreichen Verkehrskonzepte, die in den vergangenen Jahrzehnten produziert worden sind, jemals von einer Zerschlagung der DDSG die Rede!

Franz Dosch



Der Verfasser dieses Beitrages, Franz Dosch, 1956 als Rechnungsleger (rechts) auf der »Hebe« mit Bootsmann, I. Steuermann und Lotsen. Archiv Dosch



»Schiffzug auf der Donau«
Lithographie von
Johann Adam Klein, 1817
Bildarchiv der
Nationalbibliothek Wien

»Schiffsreiter«
Bleistiftzeichnung auf
Papier von unbekannter
Hand, 20. Jahrhundert
Oberhausmuseum
Passau

Von Sauhaufen, vom Gernhaben und von Wagchalsen –
Sprache und Ausdrücke der Donauschiffer

Die Donau-Schiffleute verwendeten eine Unmenge von Fachausdrücken, die selbst den am Strom, *an seinem Gestade*, lebenden Menschen oft unverständlich waren. Mit dem rapiden Wandel, um nicht zu sagen Verschwinden dieses Berufes, geht das Wissen um diese Ausdrücke mehr und mehr verloren. Einige haben sich wohl in den Dialekten der Uferbevölkerung erhalten, ihre Herkunft und ihr Sinn sind aber längst nicht mehr bewußt.

Für manche Ausdrücke wie *Fliestein* und *Gams* wissen selbst die Sprachforscher die Wurzeln nicht zu deuten. Das Wort *Fliestein* dürfte auf einen Personennamen zurückgehen. Eine Reihe von Ausdrücken, die sich aus dem Mittelhochdeutschen erhalten haben, gehören auch unserer Mundart an. *Ort*, *Ertl* (Endstück), *Gransel* (Schnabel),

Kasten (Speicher), *Nursch* (Trog), *Wid* (Strick aus gedrehten Zweigen) und *Zwisl* (doppelt) sind nur einige Beispiele dafür. Obwohl man annehmen möchte, daß gerade die weitgereisten Schiffleute Ausdrücke aus fremden Sprachen in ihren Wortschatz aufnahmen, ist deren Zahl verschwindend. Die Donauschiffmannsprache gehört fast ausnahmslos der bairisch-österreichischen Mundart an.¹

Der fast schon legendäre C. V. Suppan – die DDSG benannte ein Dampfschiff nach ihm – hat 1917 den *eigenartigen Wortschatz* der Donauschiffer festgehalten. Eine Auswahl soll hier aufgeführt werden.²

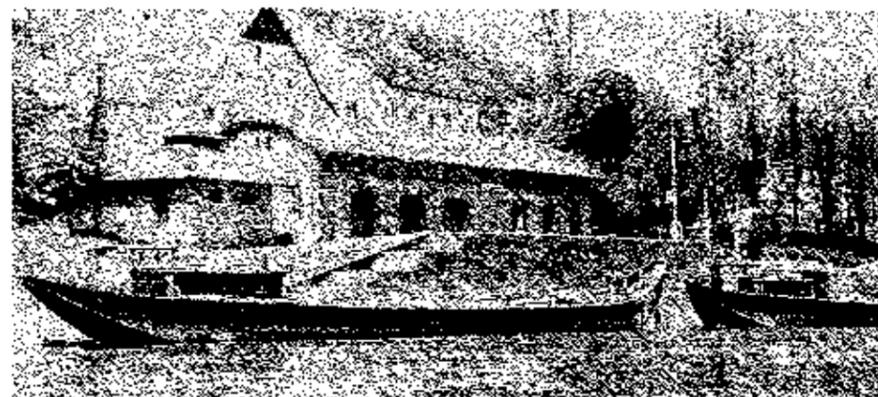
Aawer, *aawig* nannte der Schiffer der oberen Donau die eisfreien Stellen im Strom während eines Eisganges.

Abfallen, das Wasser fällt von einem Sporn, die Strömung treibt das Schiff von einer *Buhne* ab.

Abfangen, ein vom Schlepptau gelassenes oder mit der Strömung treibendes Schiff vom Lande oder einem anderen Fahrzeug aus durch Hinübergeben eines Seiles zum Stillstand bringen.

Abheften, wenn durch eine Flußstelle, Untiefe oder in zu großer Strömung mit dem ganzen Schlepphanag nicht gefahren werden kann, so muß abgeheftet, der Anhang einzeln oder in Gruppen durchgeschleppt werden. Bei Ruderschiffen verstand man *unter Abheften* den Antritt der Talfahrt.

Abreiben, ein auf einer Furt festgefahrenes Schiff durch Hin- und Herbewegen des *Achters* mit Hilfe der Strömung flottmachen, oder ein Fahrzeug, welches durch die Strömung an ein anderes gelehnt wurde, durch entsprechendes Steuern wieder von diesem abbringen.



Agentie Engelhartszell
in den vierziger Jahren



»Die Donau
und ihre Schifffahrt«
C. V. Suppan, 1917



»Die Donaulände in Engelhartszell«
Kreidezeichnung von Käthe Herrmann-Bernhofer, 1946.

Abschiffen, einen Schlepp zum Teil entladen, **leichtern**, damit er von seinem Tiefgang verliert.

Achter, After, Stur, der hintere Teil eines Schiffes.

Aftsa, Aftso, den **Achter** eines Fahrzeuges durch entsprechende Steuerwendung von einem anderen Schiff oder vom Ufer entfernen.

Anhaben, wenn ein bergfahrendes Fahrzeug in größerer Strömung nur noch eine sehr geringe Fortgangsgeschwindigkeit hat, so sagte man **die Strömung habt an**.

Anholen, aufholen, aufhürten, aufhieten, ein Seil oder eine Kette durch Ziehen stärker anspannen.

Anker klar, unklar, wenn ein Anker zum ungehinderten Fallenlassen hergerichtet ist, so ist er **klar**, im entgegengesetzten Falle **unklar**.

Anker lichten, das Herausholen eines ausgeworfenen Ankers.

Anrinnen, wenn ein Schiff von der Strömung abgetrieben wird.

Aschlings heißt so viel wie hinten, rückwärts. **Aschlingsgehen** bedeutet, mit dem **Achter** eines **stromrecht gestellten** Schiffes stromab fahren.

Auen und Inseln werden verschiedenartig bezeichnet: **Schütt, Schütttau, Neuschütt** oder **Schüttel**. Von der **Aufschüttung** des Flußgeschiebes entsteht eine **Au**; ferner waren die Ausdrücke **Häufel** oder **Haußen, Boden** oder **Stadel**, wie beispielsweise **Rohrhäufel, Sauhaufen, Grabenboden, Heustadel**.

Aufbremsen, eine Kette oder Seil durch ein Hilfsseil an Bord festmachen, um es in einer bestimmten Höhe zu halten.

Aufgehen, wenn ein unter die Achterbordwand eingefallenes Seil wieder in seine normale Lage zurückschnellt, so geht das Seil auf. Auch wenn man nach verminderter Maschinenkraft die Maschine plötzlich mit voller Kraft arbeiten läßt, so läßt man sie **aufgehen**.

»Donau-Dampf-Schiffahrt 1850 - Fahrordnung der Dampfboote der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft«

»Wiener Zeitung« 19. Februar 1850

DONAU-DAMPF- 18  30. SHIFFAHRT.					
FAHRORDNUNG					
der Dampfboote der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.					
Passagier - Dienst.					
Linz — Wien. Auf- und Abfahrts- In Wien und April; je nach dem Tag. Von der Weidmühle täglich. Rückfahrt bei der Abfahrtszeit in Stunden.	Wien — Pressburg. Auf- und Abfahrts- täglich zweimal; mit dem Post- und Kabinen- Letztere fährt bei regelmäßiger Wochentage abwärts, wie der Post- mit Rück- und die Kabinenlinie ist.	Wien — Pest. Auf- und Abfahrts- täglich. Abfahrts- und von der Kabinenlinie.	Wien — Orsova. Abfahrts- und Rück- Auf- und Abfahrts- so lang die Winter- und die Frühjahrs- und Herbst- die Fahrt der Post nach in einem Tag verläuft. Abfahrts- und Rück- von der Kabinenlinie.	Wien — Galatz — Cuspoil. In Wien und Orsova auf der Weidmühle und in Cuspoil. Von Wien jeden Sonntag. In Galatz Abfahrts- und Rück- von der Kabinenlinie.	Pest — Orsova. Abfahrts- und Rück- von der Kabinenlinie.
Pest — Semlin. Mit Beschränkung von Witzel. Abfahrts- und Rück- von der Kabinenlinie.	Orsova — Galatz. In Orsova und Galatz. Abfahrts- und Rück- von der Kabinenlinie.	Galatz — Odessa. Die regelmäßigen Fahrten in Anstehung der die auf der Weid- mühle fährt nach Galatz.	Galatz — Cuspoil. Abfahrts- und Rück- von der Kabinenlinie.	Theiss und Save. Zwischen Kabinen- und Kabinen- von Galatz.	Local-Fahrten. Zwischen Kabinen- und Kabinen- von Galatz.
Waaren - Dienst.					
FRACHT - DAMPFBOOTE.					
Wien — Linz. Jeden zweiten Tag die Fahrt.	Wien — Pest. Mit Beschränkung. Von Wien: Montag. Von Pest: Donnerstag. Von Wien: Samstag. Von Pest: Sonntag.	Pest — Semlin. Mit Beschränkung von Witzel und der Kabinenlinie. Jeden fünften und sechsten Tag die Fahrt.	Semlin — Orsova. 	Semlin — Sissek. 	Semlin — Szegedin.
REMORQUEURE.					
Von Wien: Montag und Freitag. Von Pest: Montag und Donnerstag.	Von Pest: Montag. Von Semlin: Montag.	Von Semlin: Montag. Von Orsova: Montag.	Von Semlin: Montag. Von Sissek: Montag.	Von Semlin: Montag. Von Szegedin: Montag.	
Auf allen Fahrten der ersten Klasse, der Tour und der Rück- fahren nach die Passagier- und die Kabinenlinie mit- und ohne Güter- und Beschränkung. Auf der zweiten Klasse werden alle Waaren mit der Passagier- und die Kabinenlinie befördert; ausgenommen diese Beförderungs- und Waaren mit Beschränkung befördert werden. Diese Beförderungs- und die Kabinenlinie ist in Wien in der Regel und auf der Weidmühle besetzt.					

Aufgreifen, ein vor Anker oder am Ufer stehendes Schiff **in Tau nehmen**.

Aufklampfen, Schlepp an Schlepp in einer Reihe an Seilen zum Schleppzug hintereinanderhängen; die hierzu verwendeten Seile heißen **Aufklampfseile**.

Auf sein' Anker ans Land kommen bezeichnet sich vorm Ertrinken retten.

Augen, Äugerl waren kleine, im Strom liegende, mit Buschwerk bedeckte Inseln oder Sandbänke. Die nahe zur Flußmitte liegenden hießen *Mitteräugel*.

Ausbinden, Schiffsbrücken, Mühlen, Stehschiffe, wegen Eisganges, Hochwasser oder anderen Ursachen von ihren Standplätzen entfernen.



MZS »Rax« auf der
oberen Donau
Archiv Dosch

Auswaschen nannte man das Flottmachen eines auf leichtbeweglichen Sand festgefahrenes Schiff durch die Wirkung der Strömung, welche den unter dem Schiffsboden befindlichen Sand wegspült. Die Wirkung der Stromkraft benutzte man auch, um eine Furt zu vertiefen, indem man zwei Schleppe in der Form eines Trichters, dessen Mund gegen den Stromstrich gerichtet war, neben die Untiefe rechts und links verankerte und dann die Strömung einwirken ließ.

Außenbei, Bezeichnung des Raumes zwischen dem am Ufer oder an einem anderen Schiff befestigten Fahrzeug und der Strommitte.

Backbord, die linke Seite eines Schiffes bei gegen den Bug gerichtetem Blick.

Bake, eine leere, verschlossene Tonne, welche im Flußgrund verankert, am Strom liegt und die Richtung des Fahrwassers bezeichnete.

Bock machen. Verlor ein talfahrender Dampfer an enger Stromstelle derart seine Steuerfähigkeit, daß er mit dem Bug in ein

Bruchufer festrannte, durch den *nachschießenden Achter* auf eine gegenüberliegende Sandbank zu sitzen kam und deshalb die Fahrbahn sperrte, so nannte man dies *einen Bock machen*.

Boje, eine im Flußgrund zur Bezeichnung des Fahrweges verankerte eiserne Tonne; dient auch zur Vertäuung der Schiffe.

Braga, ein zusammengespleißtes Seilstück, welches um ein mit dem Kran zu hebendes Ladegut gelegt wurde.

Brich aus, wenn bei einem in Fahrt begriffenen Schiff das Steuer ganz nach einer Seite ausgedreht war, so wurde sein Zurücknehmen durch *brich aus* befohlen.

Brunnkatze, ein kleiner Anker, der zum Aufsuchen von verlorenen Seilen, Ketten und Ankern diente. Die Katze wurde an eine Leine *gestrickt*, am vermuteten Ort der verlorenen Gegenstände ausgeworfen und quer gegen die vermutete Lage gezogen. Die *Scharen*, die Arme der Katze, griffen dabei unter den *getränkten* Gegenstand, und man konnte ihn emporheben.

Brust, ist die zunehmende Breitseite des Schiffsbuges. Ein Schiff ist *brüstig*, wenn es einen breiten Bug hat.

Büffel, Boller, Rundhölzer oder hohle eiserne Zylinder, welche am Verdeck, zwischen Deckbalken und Spanten eingelassen, fest verankert waren und zum Festmachen der Schlepptaue dienten.

Bug oder *Kranzel* ist der Vorderteil eines Schiffes.

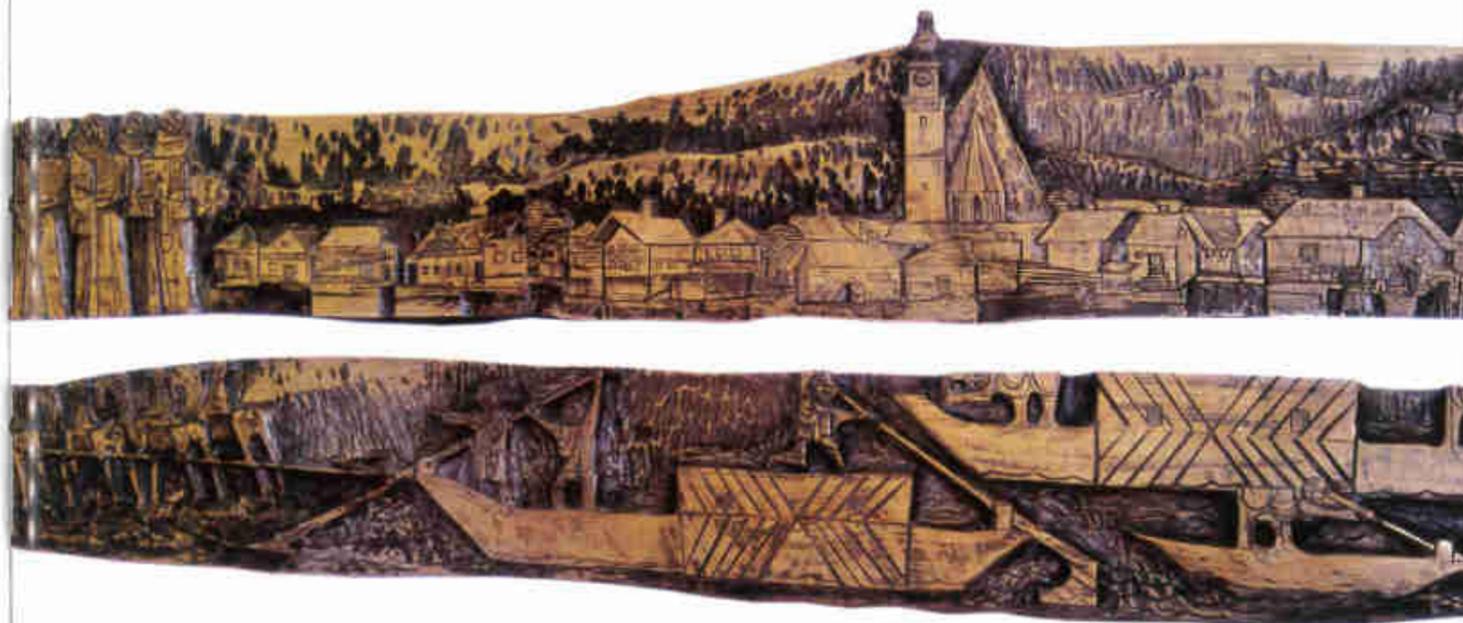
Buhne ist ein künstlicher Damm oder Uferschutz.

Butten, ganz kleine Schleppe oder Beifahrzeuge.

Relief »Schiffzug«
Holz

Max Stockenhuber, 1972

Wandgestaltung in der
Sparkasse Engelhartzell



Da nutzt ka Seil mehr, ein nicht mehr zu verhütender Schiffsunfall oder ein mißglücktes Manöver.

Der erste hat's Ruder, Ausdruck für Wer zuerst kommt, mahlt zuerst.

D'reinprellen, prellen, ein gespanntes Seil wird durch Verminderung der Maschinenkraft leer gemacht und durch die volle Maschinenkraft wieder gespannt. Das *Prellen* fand bei Flottmachungsversuchen Anwendung.

Einbäumler, ein aus einem Holzstamm ausgehöhlter kleiner Kahn.

MZS »Goliath« bei der Probefahrt in Aschach, 1957 nach dem Umbau 1000 PS, 1914 als DZS erbaut, fährt 1938 bis 1945 als »Westmark«. 1956 erfolgt ein Umbau in ein dieselelektrisches Radschiff mit 1600 PS
Archiv Dosch



Einbinden, die Brückenfelder einer Schiffsbrücke im Fluß verankern oder Stehschiffe und Mühlen vertauen.

Einholen, ein außerbords befindliches Seil einzichen.

Einkehren, wenn ein Fahrzeug bei verlorener Steuerfähigkeit nach und nach wieder dem Steuer gehorcht.

Eisrinnen, die bei Kälteeinbruch im Winter und beim Eisgang im Frühjahr mit dem Strom treibenden Eisschollen.

Fahr davon, Kommando, die Breitseite eines Schiffes vom Ufer oder von einem Objekt zu entfernen.

Flott, flottmachen, Flottwasser, Flott hieß jedes schwimmende Fahrzeug. Flottmachen bedeutete, ein aufgefahrenes Fahrzeug durch Dampfkraft oder Windezug wieder schwimmend machen. Flottwasser ist die Wasserhöhe zwischen dem Schiffboden und dem Flußgrund.

Feiern, Nebel feiern, wegen dichten Nebels vor Anker gehen müssen.

Gams, Hilfsvorrichtung zur Ein- und Ausladung von Fässern.

Gegenfahrt, gegenwärts, Bezeichnung für die Bergfahrt.

Gehächel, Kachlet, nannte man jene Stellen im Strom, an welchen das Wasser über eine seichte felsige Flußsohle fließt.

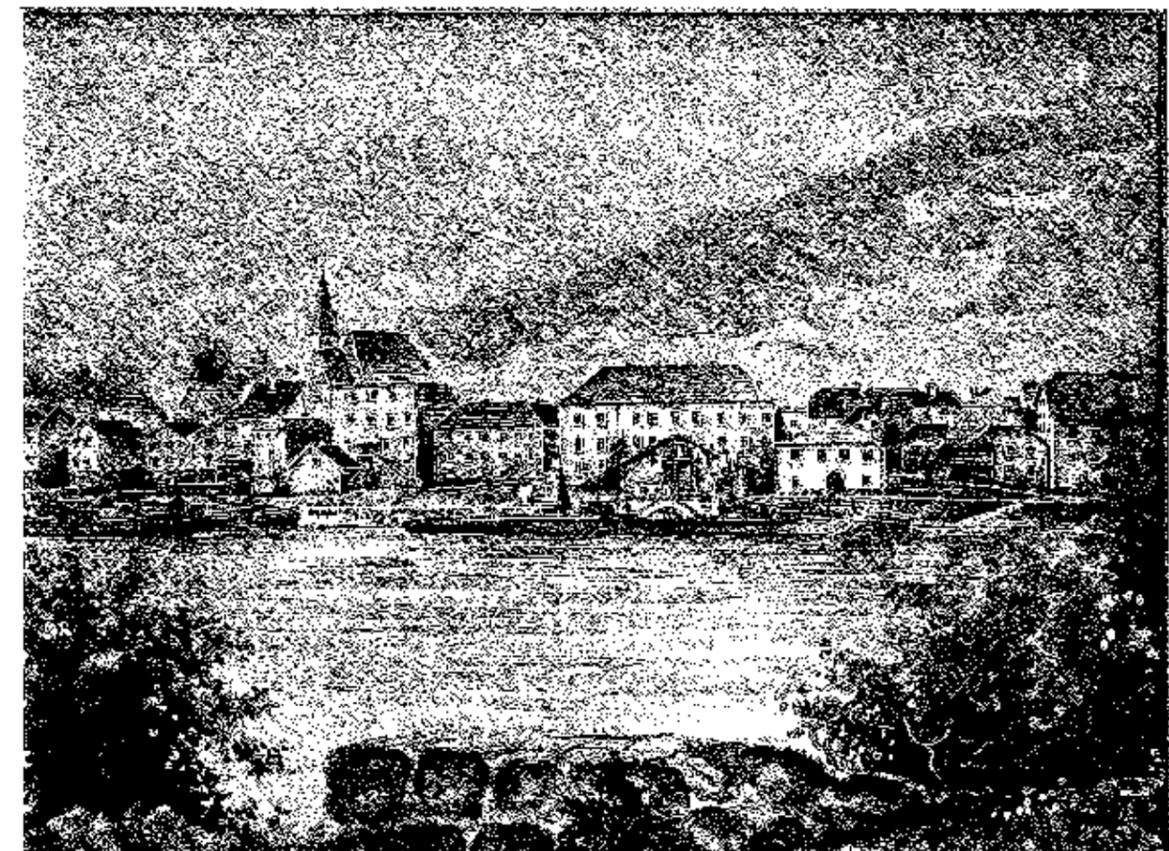
Geht mit, wenn der Anker nach dem Auswerfen sich noch nicht eingegraben und am Flußgrund mit dem *unrinnenden* Schiff mitgleitet.

Geschirr, G'schirr, die zum Heben eines gesunkenen Fahrzeuges notwendigen Werkzeuge. Darunter verstand man auch alles, was zu einem Gegenzug gehörte, wie Knechte, Schiffe, Pferde, Seile und Anker.

Gegenzug, der Zug von Schiffen vom Ufer aus auf dem *Trepelweg*, gegen den Strom mittels Pferden oder Ochsen. Ein großer Gegenzug auf der österreichischen Donau-Strecke in schwerer Strömung bestand zumeist aus drei Holzfahrzeugen. Das erste, an das die Pferde angespannt wurden, war der *Hohennauer* (46 Mc-

»Die alte Maut zu Engelhartzell«

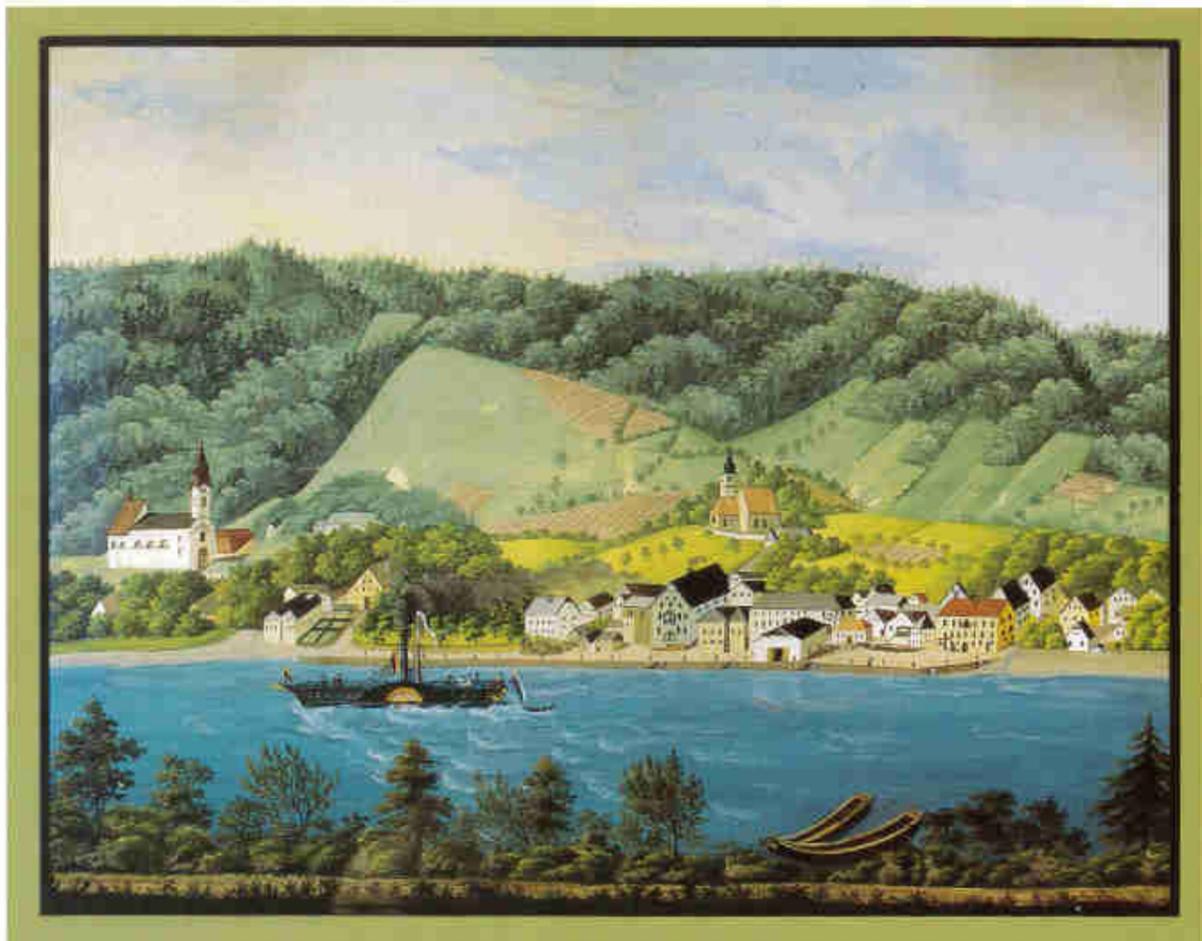
Lavierte Tuschzeichnung von Mario Würstl, o. J.



ter lang), an diesen wurde der *Nebenbei* (30 Meter lang) aufgeklampft, an den sich die dritte und kleinste Zille, der *Schwemmer* anreihete. Die Aufklampfseile hießen *Nebenseile* oder *Schwemmerseile*. Gezogen wurde dieser Anhang von etwa 40 Pferden. Zur Überführung der Pferde von einem Ufer auf das andere dienten vier Roßplätten und zur Aufnahme der 35 Meter langen Seile die *Seilmütze*. Der Befehlshaber des Gegenzuges hieß der *Sössteller*, der Lotse der *Seilträger*, ferner waren noch ein Steuermann und der *Bruckknecht* nebst 40 gewöhnlichen Schiffsknechten vorhanden. Reiterchargen waren als erster der *Vorreiter*, der *kühne Jodler* oder der *Wagehals*, ihm folgten im Range der *Afterreiter* und der *Mostaller* nebst 40 Roßleuten und Auflegern.

Donau-Schiffsdampfer
»Kronprinz Max
in Engelhartzell
Hinterglasbild, o. J.

G'habig, kabig, eine mit Nebeldünsten geschwängerte Luft.
Gern haben, Aufforderung, an den Steuermann, eine bestimmte Flußstelle, eine Sandbank oder eine vorspringende Uferecke



nahe anzufahren, damit man die größte Strömung vermeiden konnte. Durch zu vieles *Gernhaben* einer Sandbank sind schon manche Schleppanhänge festgefahren.

Guckassen, Ausholen, werfen, bezeichneten das *Verholen*, Vorwärtsziehen eines Fahrzeuges mittels eines mit der Zille ausgeführten und an geeigneter Stelle in den Fluß ausgeworfenen Ankers, eines *Guckausankers* oder *Kukasankers*.



DZS »Isar« in Linz
Archiv Dosch

Hab' auf, beim Gegenzug die Pferde in großer Strömung zu schnellerem Gang antreiben oder die Matrosen zu rascherer Arbeit ermuntern.

Haftstöcke waren am Ufer fest eingegrabene Rundhölzer, bei Kaibauten auch eiserne Zylinder, zum Anheften der Schiffe.

Halt stad, Kommando zum Festmachen der Seile.

Hasen nannte man die zur Markierung, *Vermalung* des Fahrwassers gebräuchlichen Merkzeichen. Es gab *Staudenhasen* (buschig) und *Waberlhasen* (glatt). Die *Stauden* blieben in der Talfahrt links, die *Waberln* rechts. In der Bergfahrt war es umgekehrt.

Haufen, Ausdruck für eine Sandbank. Werden diese bei niedrigem Wasserstand nach und nach sichtbar, dann heißen sie *trockene Haufen*.

Heften, ein Fahrzeug an einer Landungs- oder Ankerstelle vertauen.

Helmstange, Ausdruck für die *Ruderpinne*.

Herdan, das diesseitige Ufer, dagegen *Hindan*, das jenseitige Ufer.

Hintenaus, alle *Schleppe*, die ein Dampfer im Schlepplau hatte.

Hinter der Zille sitzen hieß eine Sache verkehrt anfangen.

Hirnkette, die an einem drei- oder vierarmigen Anker am Kreuz befestigte Kette, die zum Abheben vom Flußgrund diente.

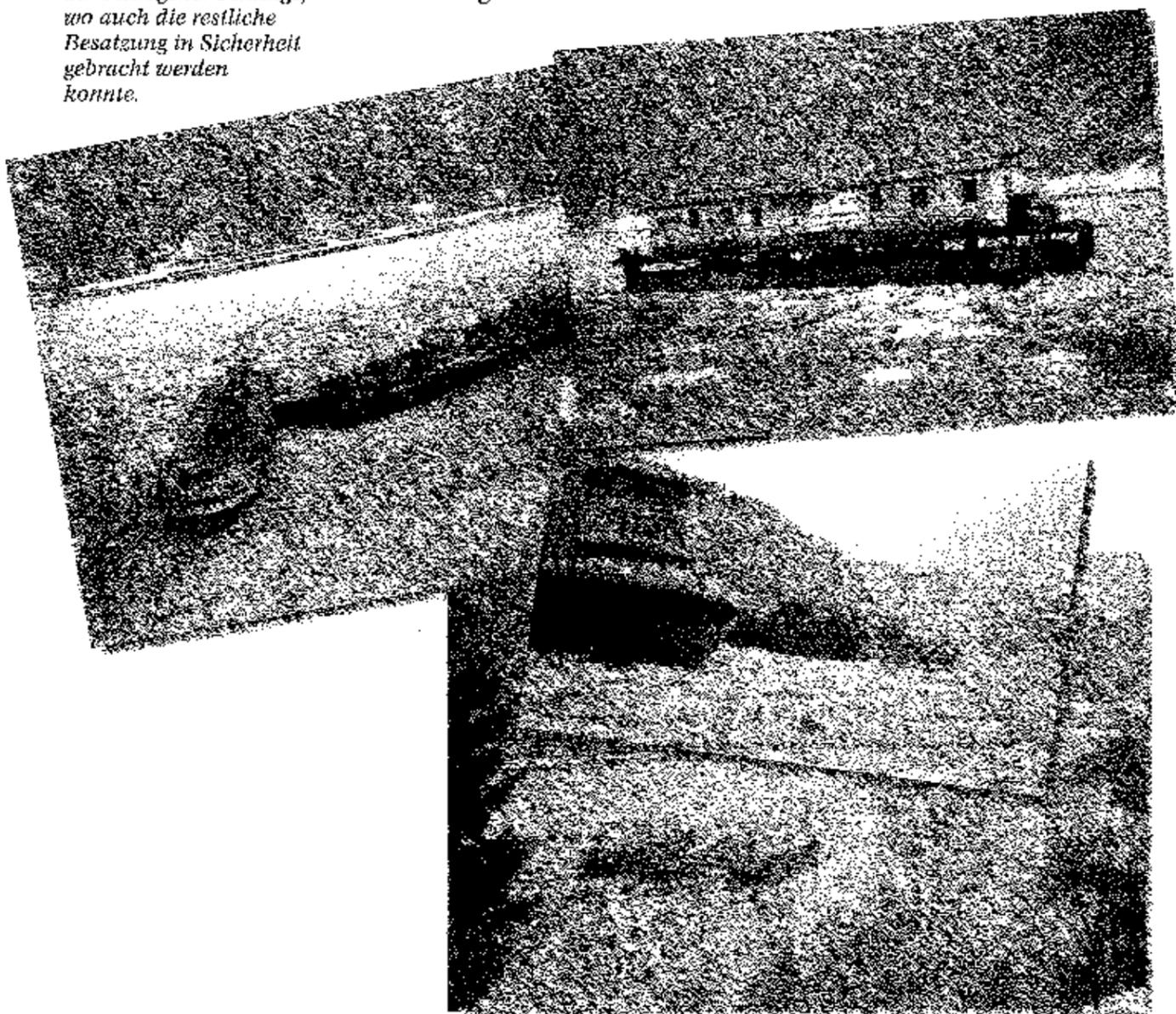
Hissen, das Anbordziehen eines Gegenstandes mittels Leine oder Kette.

Hufschlag, Ausdruck für *Treppelweg*. Wenn die Pferde das Schiff zogen, war beständiges Hufgeklapper, Hufschlag, zu hören.

Huijo! Schifferruf für Halt! Warte! Auch die Halte- und Ankerplätze wurden so benannt.

Innenbei, der Raum zwischen einem Fahrzeug und dem diesem nahe liegenden Ufer.

1956 trieben mit einem katastrophalen Fisstöß einige Schleppschiffe samt hilferufender Besatzung an Engelhartszell vorbei. Erst in Wesenufer konnten einige Besatzungsmitglieder gerettet werden. Die Schiffe strandeten schließlich am Beginn der Schlägener Schlinge, wo auch die restliche Besatzung in Sicherheit gebracht werden konnte.



Kalfatern, einem Schiff die Nähte, Fugen und Ritzen der Holzbekleidung, besonders des Deckes, mit Werg und Teer verstopfen. Das *Kalfateisen*, ein plattes eisernes Werkzeug, und der hölzerne *Kalfathammer* wurden für diese Arbeit verwendet.

Kalter, ein wasserdicht zusammengefügtes Holzgefäß zur Reparatur eines unter dem Wasserspiegel befindlichen Schifflecks.

Klang, allgemeine Bezeichnung für gewisse Seilverbindungen.

Kugeln, Bezeichnung für kleine, flache, ein seichtes Strombett durchquerende Felsen.

Lacken, *lackrig*, Flußstellen mit geringer Stromgeschwindigkeit. *Lacken* war und ist auch noch die Bezeichnung für größere Nebenarme der Donau, *Fischerlacken*, *Schwarze Lacken*, *Schinderlacken*.

Lastig, *achterlastig*, *vorderlastig*, ein Schiff, das unterschiedlich belastet ist, also am Achter oder am Bug tiefer eintaucht.

Lavieren, mit einem gegen den Stromstrich gerichteten Dampfer mit dem Strom langsam zu Tal treiben.

Leinpfad, Ausdruck für *Treppelweg*.

Mach' grad, ein Fahrzeug wieder parallel zum Stromstrich stellen.

Mertin, Bezeichnung für das dünne Seilwerk.

Mühle, *Schiffsmühle*, bestand aus dem *Hausschiff*, *Weitschiff* und dem *Mühlenschaukelrad* mit dem *Grindel* (Mühlenradwelle). Das *Hausschiff* barg das Mühlwerk. Die *Schiffsmühle* war entweder im Flußgrund verankert oder mit Seilen und Ketten am sogenannten *Mühlstecken* befestigt.

Mutze, ein größerer, flacher Holzkahn.

Naufahrt, *nauwärts*, Bezeichnung für die Talfahrt. *Nauwärts dreingehen* bedeutete, daß ein gegenwärts gerichtetes Schiff infolge eines Seilmanövers plötzlich eine nicht beabsichtigte Wendung mit dem Strom macht.

Nauen, uralte Bezeichnung für einen *Nachen* (lat. *navis*).

Örtl, *Ort*, *Ertl*, jedes Ende eines Seiles oder einer Kette.

Quint, ein altes Schiffermaß. Es entsprach einer großen Handbreite bei auseinandergespreizten Fingern, etwa 15 Zentimeter.

Radlung, *radeln*, bezeichnete die feste Zusammenschnürung von Gegenständen.

Raskette, *Schropper*, ein dreieckiger scharfer Eisenkant mit Griff zum Abkratzen von Schmutz, Teer und Rost.

Rinnen, Bezeichnung für undichte Stellen im Schiffskörper. Unter *Rinnen* verstand man aber auch die Strömung eines Flusses, ein *schweres Rinnen* war eine große Strömung, eine schwache Strömung ein *leichtes Rinnen*.

Schilling, Schillinger, ein altes Schiffermaß. Darunter verstand man die Dicke des kleinen Fingers. Ein *Zehnschillinger* war ein zehn Finger dickes Hanftau.

Schlichten, Ausdruck für das Stauen von Gütern im Schiffsraum oder an Deck.

Schneebrut nannte man die sich bei heftigen Schneefall an der Oberfläche des Wassers bildenden Schneeklumpen.

Schoppen, Ausfüllen der Schiffsfugen mit Werg oder Moos.

Schorbäume waren starke, eisenbeschlagene Rundhölzer, die beim Vertauen eines Fahrzeuges am *Achter* und *Bug* gleich Querstützen mit der Spitze gegen das Ufer und mit dem anderen Ende an den *Bollern* befestigt wurden.

Schwemmer waren an der Oberfläche schwimmende Merkzeichen, um einen am Flußgrund liegenden Anker oder einen für die Schifffahrt sonst gefährlichen Gegenstand kenntlich zu machen.

Schwall, Gegenschwall, Tralarum, nannte man die durch Gegenströmung am Ufer oder gegen die Flußmitte erzeugten, kreisförmigen Wasserbewegungen.

Seil, je nach Verwendung hatten diese in der Donauschifffahrt verschiedene Benennungen: *Ankerhaftseil, Braga, Aufklampfseil, Gangspillseil, Spann-, Aft- und Zwerghaft, Schleppseil, Radelseil, Reitseil, Schorbaumseil, Weidzillenstrangel, Strupfen*

zum *Remorkieren* und *Strupfen* zum *Schorbaum, Weidzillenhaft, Kranich- und Wurfleinel*. *Seilverbindungen* sind ebenso nach ihren Anwendungen unterschiedlich bezeichnet: *Schwabenklang, Stich, Weberknoten, Anstich, Klotz, Bremsenknopf, Einschlag, Klang, Halbklang* und *Kreuzklang*.

Soodwasser ist das am Boden eines Fahrzeuges sich ansammelnde Wasser.

DZS »Schonka«
800 PS, 1927 erbaut,
1966 kassiert
Archiv Doscht



Söße, ein aus Holz oder Eisen angefertigter Löffel mit Stiel zum Ausschöpfen des Wassers aus dem Fahrzeug.

Spließen, fuchsen, zwei Seilenden miteinander fest verweben.

Stechen, wenn ein Dampfer gezwungen ist, mit seinem Bug auf einer Sandbank oder einem Ufer festzufahren.

Steuerbord, vom *Achter* aus das Gesicht gegen den Bug des Schiffes gewendet, dessen rechte Seite.

Stur, Stoir, Achter, hinterer Teil eines Schiffes.

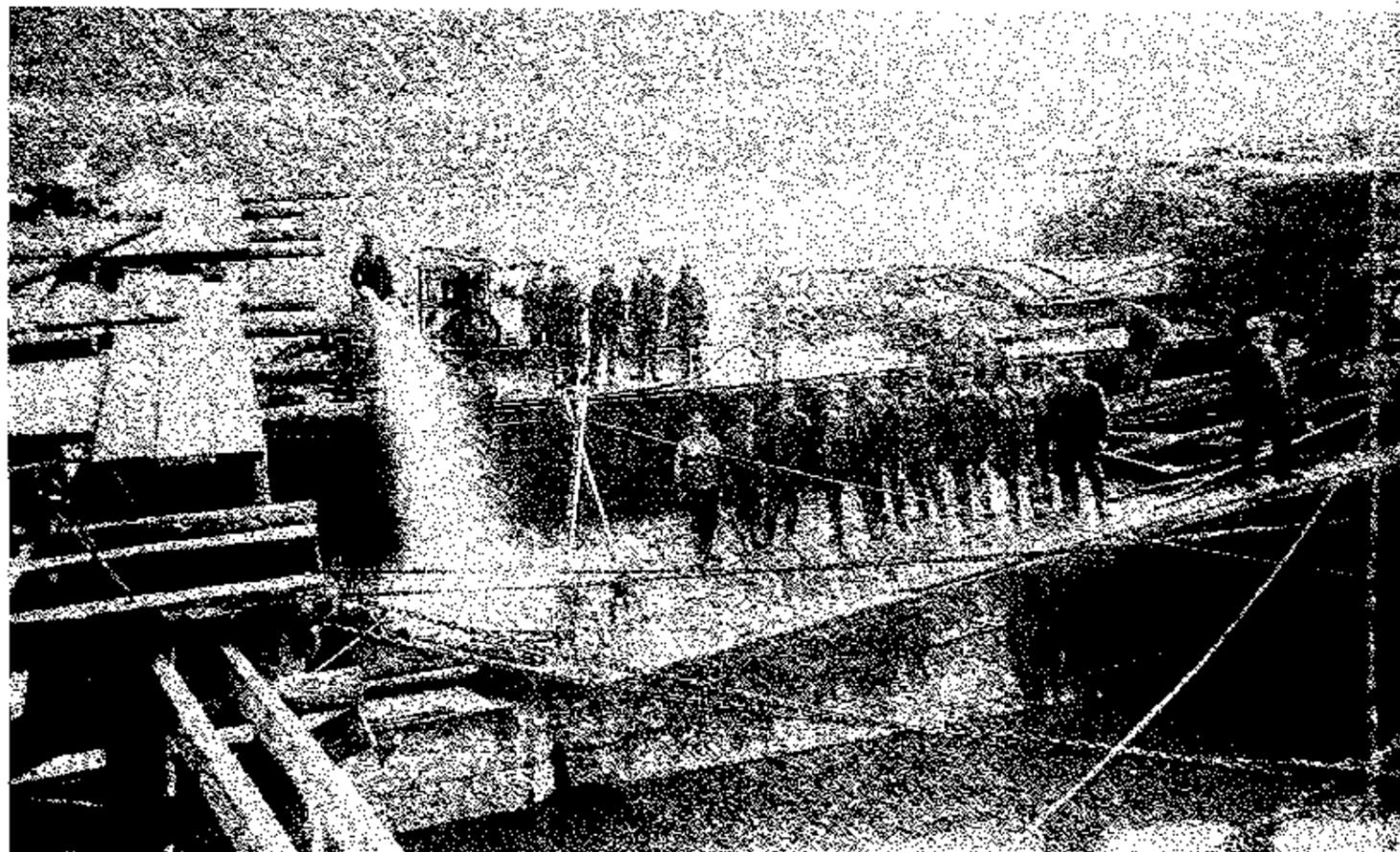
Tränken, wenn ein Gegenstand der Schiffsausrüstung über Bord fällt, oder wenn hölzerne Fahrzeuge durch Wellenschlag mit Wasser angefüllt werden.

Überfall, überfällig, wenn bei Hochwasser Seitenströmungen über *Dämme, Parallelwerke* oder *Sporne* rinnen.

Überzwerch nennt man die Stellung eines Fahrzeuges, wenn es quer zum Stromstrich steht.

Umschlagen, ein Schiff in einer engen Stelle mittels einer Landfeste mit dem Strom wenden lassen. Umschlagen nannte

Spektakuläre Hebung eines an der Lände in Engelhartszell gesunkenen Salzschlepps in den zwanziger Jahren, der dort einige Jahre auf Grund lag



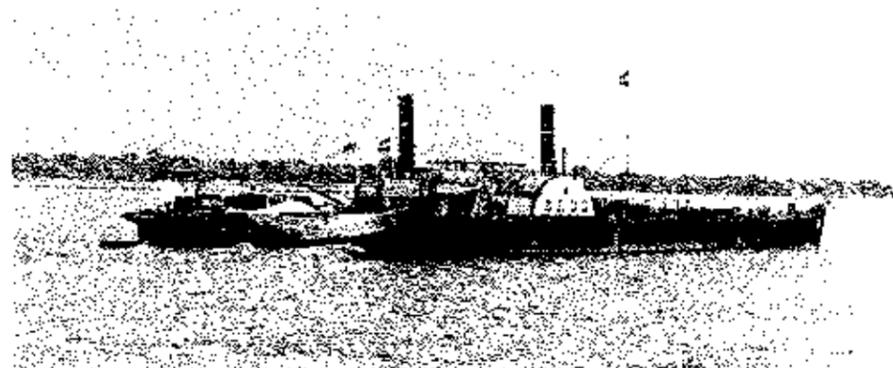
*Hebung Salzschlepp
in den zwanziger Jahren*

man auch das Kentern eines Schiffes ohne Verdeck, das wegen eines falschen Manövers, eines Wellenschlages, Windes oder zu großer Tauchung sich mit Wasser füllte.

Wechsel, Bezeichnung für Schwall, Wirbel, Kehr, sowie für jede stromabwärts gelegene Inselfpitze.

Warn' di! Zuruf, um die Aufmerksamkeit der Schifflleute auf ein gefährliches Manöver zu lenken.

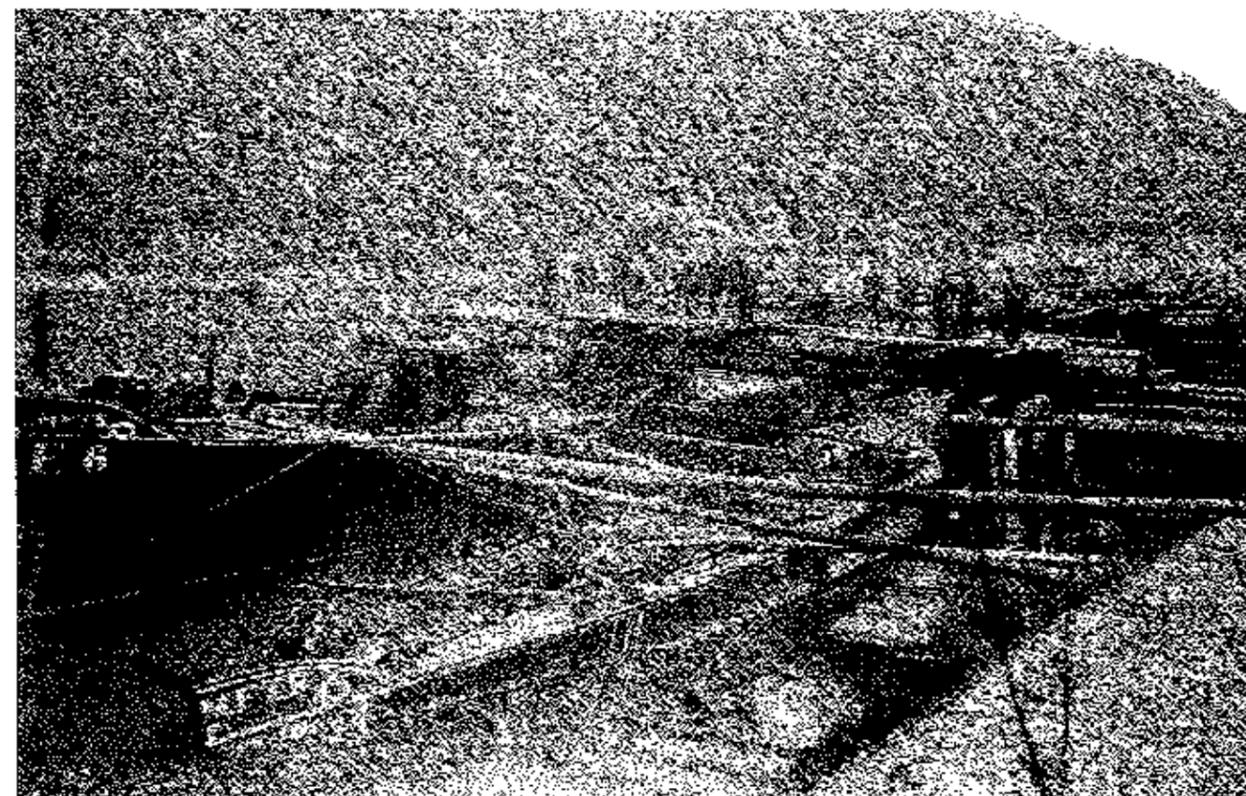
*»Brös«, der erste
Zugdampfer der DDSG
Archiv Dosch*



Wind feiern, wenn Donauschiffe wegen starken Windes an Fahrt und Steuerfähigkeit derart verloren, daß sie vor Anker gehen mußten.

Windlehne bezeichneten die Schifflleute einen durch hohe Bäume und hohes Ufer vor dem Wind geschützten Ankerplatz.

*Hebung Salzschlepp
in den zwanziger Jahren*



Weidling, Bezeichnung für ganz kleine bauchige Nachen.

Weidzille, Watzille, Ausdruck für die gewöhnlichen Ruder-
kähne.

Z'ambandeln, wenn ein Dampfer seine Schleppe zusammenstellte.

Z'amschlag war jene Flußstelle, an welcher sich die Wassermassen zweier oder mehrerer Flußarme unterhalb einer Insel oder Sandbank vereinigen.

Zuschwabbeln hieß, eine Schleppe an der Bordseite des Zugdampfers längsschiffs festmachen.

Zwiesel war jenes Seil an der Zugleine eines Gegenzuges, woran die Pferde angespannt waren.

Zwischen Tag und Wasser, mit dem Flusse treibende Gegenstände, von welchen nur ein Teil ober dem Wasser sichtbar ist.

Das MFS »Stadt Wien« wurde in Engelhartzell vom Hochwasser 1954 überrascht und mußte mehrfach beim Salletmaierstadel gesichert werden.

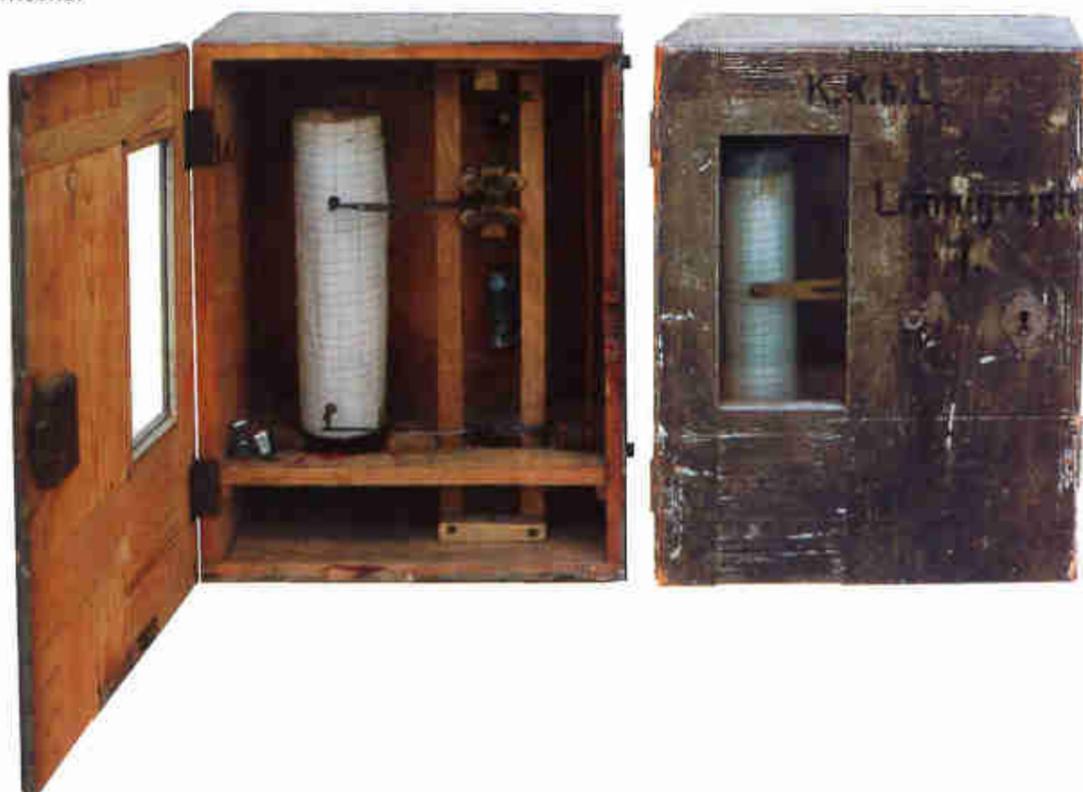


Hochwasser und Pegelmessung in Engelhartzell

Stets wiederkehrende Überschwemmungen haben oft enorme Schäden an Sachwerten verursacht und nicht selten auch Menschenleben gefordert. Hochwassermarken wie am Mauthaus in Engelhartzell und alte Aufzeichnungen berichten, daß diese Naturereignisse in der Vergangenheit beachtliche Ausmaße erreichten.

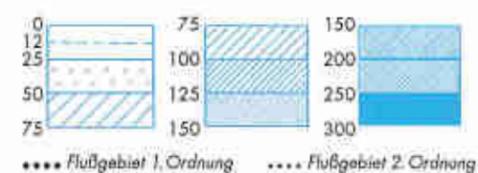
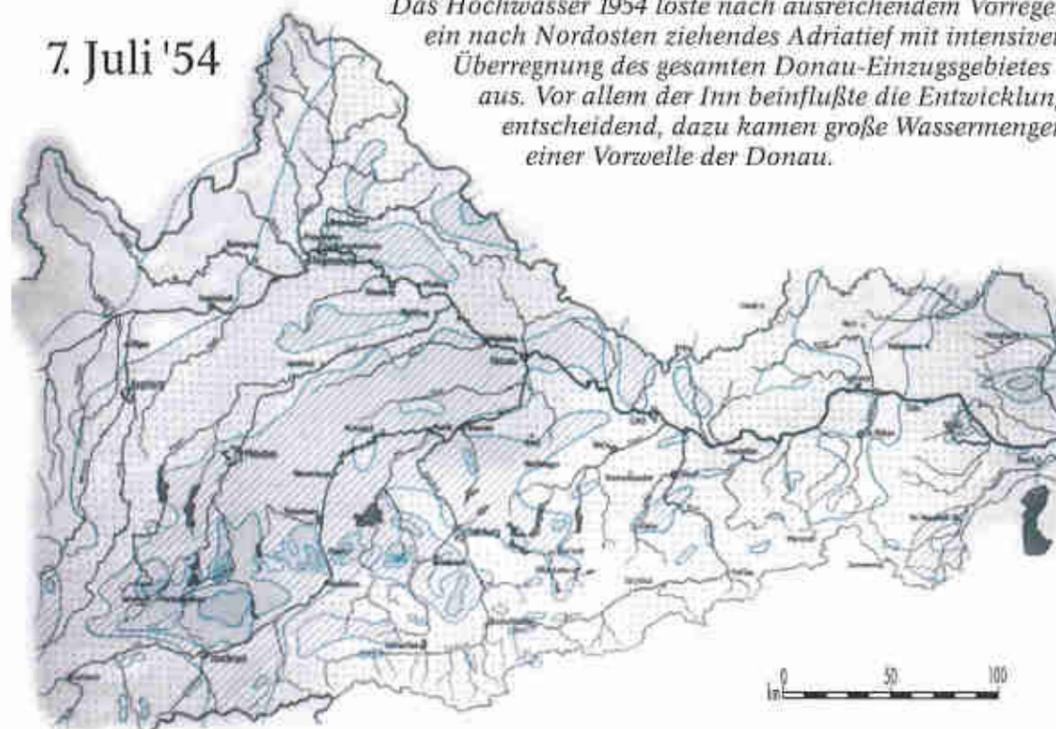
Hochwässer an der Donau können durch die Verschiedenartigkeit des großen Einzugsgebietes praktisch zu allen Jahreszeiten auftreten, die meisten ereignen sich im Zeitraum Juni bis August.

Schreibpegel oder
Limnigraphen,
19. Jahrhundert
Sammlung
Hydrographischer
Dienst

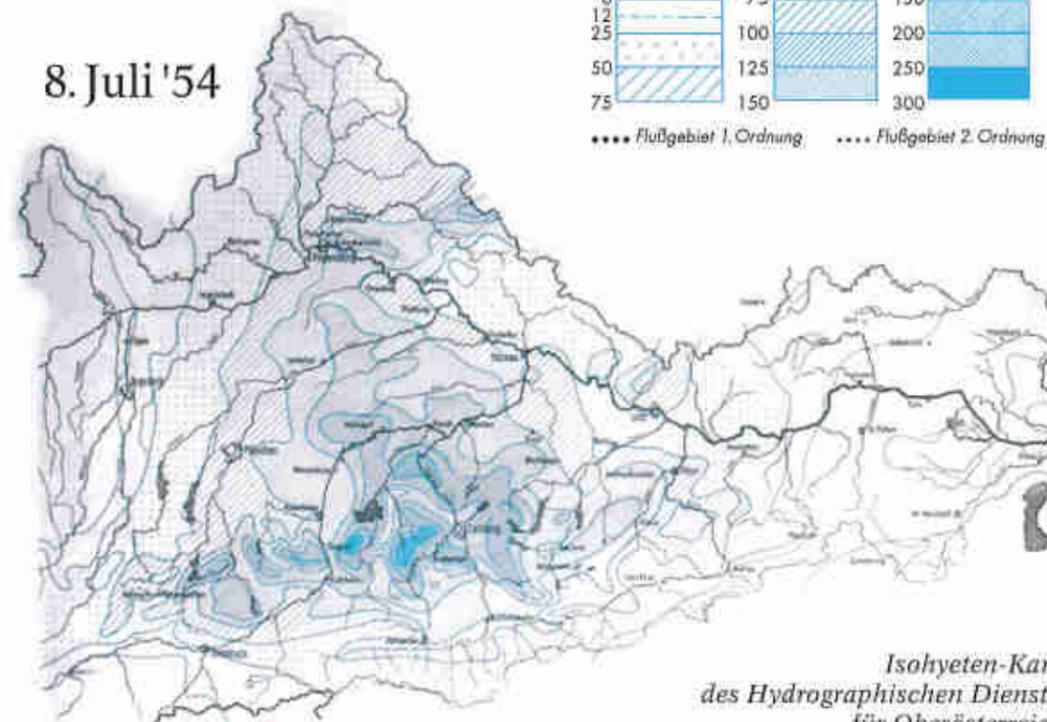


7. Juli '54

Das Hochwasser 1954 löste nach ausreichendem Vorregen ein nach Nordosten ziehendes Adriatief mit intensiver Überregnung des gesamten Donau-Einzugsgebietes aus. Vor allem der Inn beinflusste die Entwicklung entscheidend, dazu kamen große Wassermengen einer Vorwelle der Donau.



8. Juli '54



Isohyeten-Karte
des Hydrographischen Dienstes
für Oberösterreich.

*Der alte Pegel
in Engelhartszell beim
Hochwasser 1954*

*Täglich kurz nach 8 Uhr
früh wird im Rundfunk
(Ö-Regional) der
Wasserstandsbericht für
die Donau und somit
auch der Pegelstand
Engelhartszell bekannt-
gegeben. Weiters ist der
Wasserstand auch im
Teletext Seite 263 zu
erfahren.*

*Obwohl heute die konti-
nuierliche Übertragung
der Meßwerte in die Zen-
trale Linz auf automati-
schem Wege erfolgt, wer-
den der Pegelstand, die
Luft- und die Wasser-
temperatur täglich um
7 Uhr früh von Erika
Würtl, Engelhartszell
Nr. 27, gewissenhaft
gemessen. Zuvor war
Johann Frierß, Engel-
hartszell Nr. 4, als Beob-
achter tätig. Sein Vor-
gänger war Otto Klein,
Engelhartszell Nr. 11.*



Diese sogenannten Regenhochwässer werden von der Größe des überregneten Einzugsgebietes, von der Dauer der Niederschläge und von deren Intensität geprägt. Weitere Faktoren sind ein durch Vorregen gesättigter Boden und hohe Ausgangswasserstände in den Hauptzubringern. Im Gegensatz dazu stehen die Taufluten im Winter und Frühling, deren Ausmaß außerdem durch schwankende Temperaturverhältnisse in verschiedenen Höhenlagen, durch gefrorenen Boden in den Niederungen und durch Schmelzwasser verschärft werden. In allen Jahrhunderten richteten in den



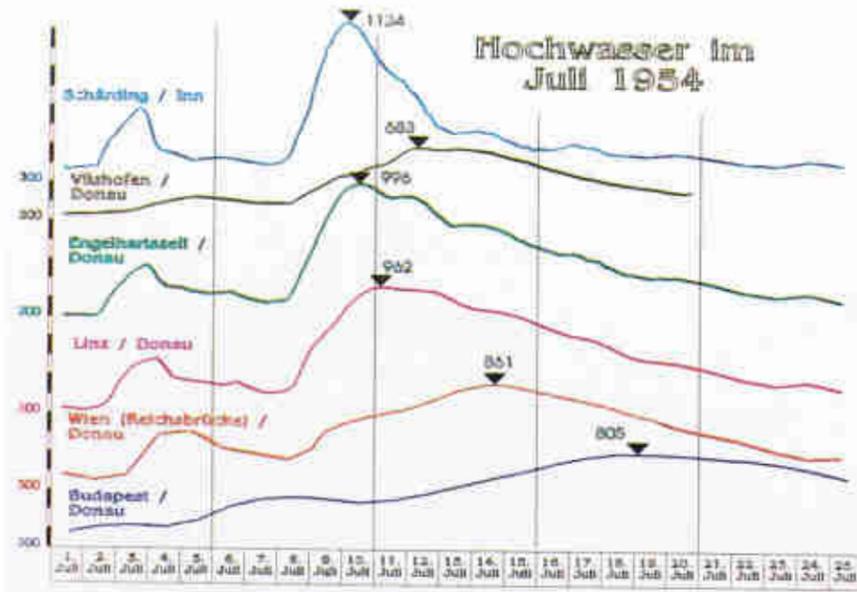
Wintermonaten durch Eisstöße entstandene Eishochwässer enorme Schäden an. Zwischen dem Hochwasser des Jahres 1012, das durch Aufzeichnungen halbwegs überliefert ist, und dem bisher denkwürdigsten Katastrophenwasser des 20. Jahrhunderts im Jahre 1954 ereigneten sich 116 bedeutende und bemerkenswerte Hochwässer an der Donau. Beim Eisgang im Februar 1342 sollen angeblich 6000 Menschen umgekommen sein. Es ist auch eine Häufung extremer Hochwässer in bestimmten Zeitabschnitten zu beobachten. Das 12. Jahrhundert sticht dabei mit zehn verheerenden Hochfluten und zwei großen Eisstößen hervor. Im 14. und



*Hochwasser 1954
Haus der Familie
Großwindhager,
Engelhartszell Nr. 36*

15. Jahrhundert wird von 29 bedeutenden Ereignissen berichtet, wobei die Hochwässer der Jahre 1344, 1402 und 1466 katastrophal waren. Eine besonders schöne Gedenktafel am Mauthaus erinnert an das zweifellos größte und denkwürdigste Ereignis wahrscheinlich des gesamten zweiten Jahrtausends, an das Himmelfahrts-Hochwasser vom August 1501. Vom 15. bis 18. Jahrhundert sind die Hochwässer der Jahre 1572, 1598, 1670, 1682, 1705, 1730 und 1786 erwähnenswert. Im 19. Jahrhundert erfolgte 1897 ein extremes Hochwasser, welches den 4. Rang unter den Hochwässern der letzten 130 Jahre – 1862, 1899 und 1954 – einnimmt. Die erste Hälfte dieses Jahrhunderts war bis zur Hochwasserkatastrophe im Juli 1954 verhältnismäßig ruhig. 1954 war für den Ab-

Wasserstands-Ganglinien
des Hochwassers 1954
Hydrographischer
Dienst Oberösterreich



Meßgeräte zur
Messung der
Durchflußmenge

Klingelkasten, Schwimm-
flügel und Zählkasten
um 1920

Sammlung
Hydrographischer
Dienst

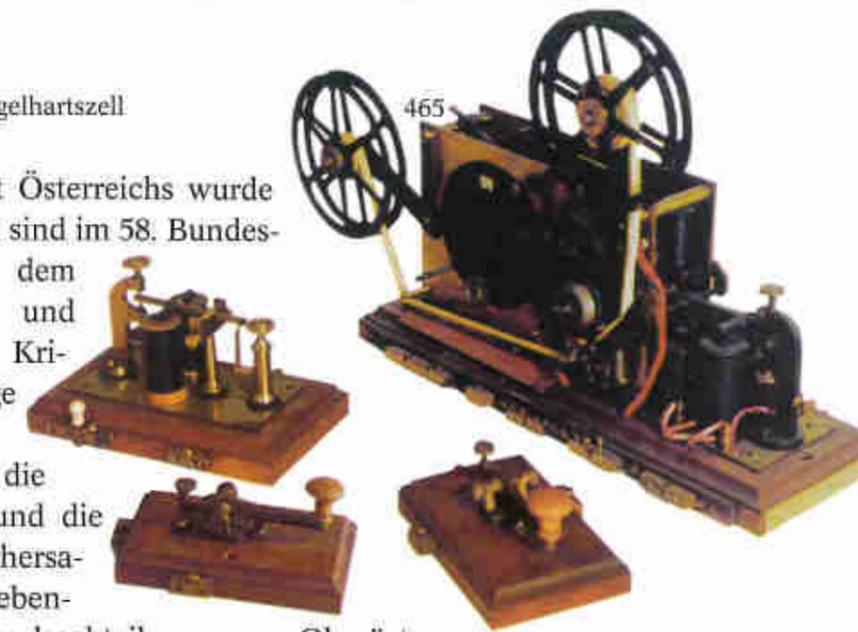


schnitt von Passau bis Linz das größte Hochwasser seit 1787. Diese Katastrophe, die vielen von uns noch in lebendiger Erinnerung ist, wurde nach ausreichenden Vorregnen durch ein nach Osten ziehendes Adriatief mit intensiver Überregnung des gesamten Einzugsgebietes ausgelöst. Vor allem der Inn beeinflusste den Hochwasserablauf entscheidend. Aber auch von der bayerischen Donau, die meist einige Tage nachläuft, wurden in diesem Fall durch eine Vorwelle sehr große Wassermengen geliefert.

Die oberösterreichische Donau hat den Charakter eines Gebirgsflusses, und ihr Einzugsgebiet beträgt mit rund 80 000 Quadratkilometern nur etwa ein Zehntel des Gesamteinzugsgebietes. Die Höchstabflüsse beim Pegel in Linz verhalten sich jedoch im Vergleich zu jenen der Donaumündung ins Schwarze Meer mit zwei zu drei. Kontinuierliche Beobachtungen der Donau-Wasserstände gibt es in Linz seit 1821.

Der Hydrographische Dienst Österreichs wurde 1893 gegründet. Seine Aufgaben sind im 58. Bundesgesetz vom 25. Jänner 1979, dem Hydrographiegesetz aufgelistet und geregelt. Im Hochwasser- und Krisenfall haben für die rechtzeitige Durchführung des Hochwasser-Nachrichtendienstes sowie für die Weitergabe der Wasserstände und die Erstellung der Hochwasser-Vorhersagen an der Donau und ihren Nebenflüssen die hydrographischen Landesabteilungen von Oberösterreich, Niederösterreich und Wien zu sorgen. Die katastrophalen Hochwässer zum Ende des vorigen Jahrhunderts waren Anlaß, daß die wichtigsten Pegel an der Donau ausgebaut und die Nachrichtendienste weiterentwickelt und ständig verbessert wurden. Bereits 1910 wurde in Linz eine Nachrichtenzentrale mit automatischen Fernmeldestellen errichtet. Die in Linz stationierte Fernmeldezentrale wurde ab 1955 schrittweise aufgelassen und durch eine neue, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Anlage ersetzt. Der Hydrographische Dienst Oberösterreich verfügt heute über die modernsten Geräte und Apparaturen zur Aufzeichnung, Auswertung und Weitergabe von fernübertragenen Wasserstands- und Niederschlagsdaten. Ein computergesteuertes Hochwasser-Vorhersagemodell ermöglicht im Katastrophenfall die mindestens sechs- bis neunstündige Vorhersage der Wasserstände für bestimmte Pegelstandorte an der oberösterreichischen Donau.

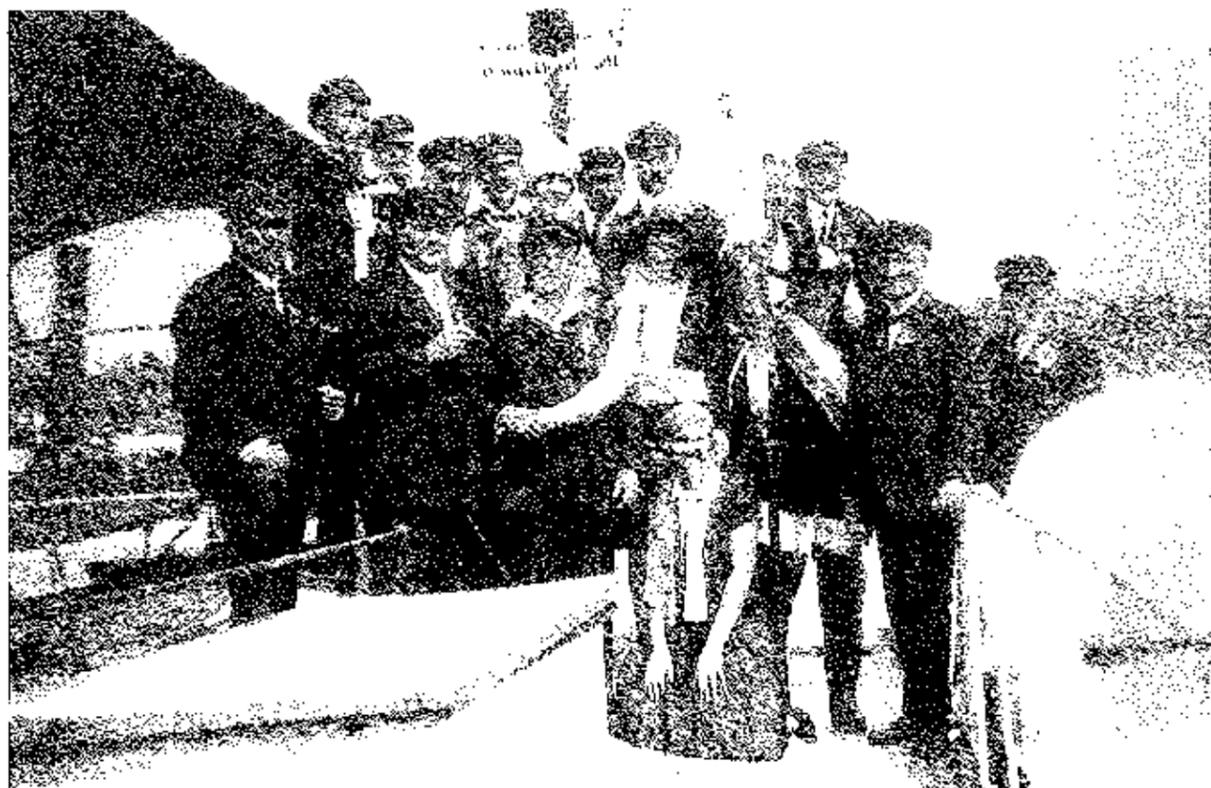
Wenn es auch durch die Staustufen möglich ist, in die Entwicklung eines sich anbahnenden Hochwassers regulierend einzugreifen, so sind bei Zusammentreffen von meteorologischen und hydrologischen Situationen größere Hochwasserkatastrophen nach wie vor und jederzeit möglich. Die vielen menschlichen Eingriffe in die Landschaft, wie die Erhöhung der Anzahl der Dachflächen durch den Eigenheimbau der letzten Jahrzehnte, die frühere Regulierung der Bäche und kleineren Flüsse, die Asphaltierung aller Straßen sowie die Drainage von Landwirtschaftsflächen und ihre Verdichtung durch schwere Maschinen, haben den Ablauf und die Häufigkeit vor allem kleiner Hochwasser nicht unmerklich erhöht.¹



Wasserstandsübermittlung
einst – per Morse-Geber
und Empfänger
Sammlung
Hydrographischer Dienst

Ein Schreibpegel wie dieser
der Firma Ganser ist auch
in Engelhartzell im Einsatz
Sammlung
Hydrographischer Dienst





Mit dem Dampfschiff unterwegs zum Sängersfest nach Wien 1928

Das Bild zeigt u. a. Führer Karl Mühlböck und Chorleiter Martin Plohberger sowie die Sängerinnen Franziska Bräuer, Berta Bräuer-Mocher und Gerda Hartmann.

Die Donau war das Bindeglied, ihre Schiffe waren das Verkehrsmittel für die Märkte Engelhartzell und Obernzell, und das gesellschaftliche Leben, das seinen markanten Ausdruck bei Feuerwehr und Liedertafel fand, war eine feste Basis für die andauernde und treffliche Nachbarschaft.

Obernzell und Engelhartzell -- zwei gute Nachbarn an der Donau

Der Passauer Seminarpräfekt Friedrich Oberneder, ein gebürtiger Untergrösbacher, verfasste im Jahre 1963 zum 700jährigen Marktjubiläum von Obernzell unter dem Pseudonym O. Berneder das Schauspiel *Die Nibelungentruhe*. Darin wird geschildert, wie 1739 der Abt des Klosters Engelszell zusammen mit der Komtesse von Vichtenstein einen Streit der Obernzeller Fischer mit den Schifflern schlichtete und den wertvollen Schatz der in der Donau gefundenen Nibelungentruhe der Obernzeller Marktkirche zur Verfügung stellte.

Wenn auch die Handlung dieses Schauspiels der dichterischen Feder von O. Berneder entspringen ist, so trifft sie doch den wahren Kern der Beziehungen zwischen der Bevölkerung der beiden Donau-Märkte Obernzell und Engelhartzell. Beide Orte waren schon seit vorgeschichtlicher Zeit besiedelt, und sie sind nach der römischen Herrschaft ab dem Jahre 488 von Königen, Herzögen, Gaugrafen, Fürstbischöfen und Klöstern in gleicher Weise entwickelt und gefördert worden. Ihre günstige Lage am geschichts-

trächtigen Donaustrom gab ihnen die Funktion von Umschlagplätzen für ankommende Waren und die Verfrachtung landeseigener Produktionsgüter.

Politische Entscheidungen von europäischem Rang in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts haben zwar zwischen den beiden Orten eine Grenze gezogen, diese konnte aber die familiären und freundschaftlichen Verbindungen sowie die gemeinsamen Bemühungen um gesellschaftliche und kulturelle Weiterentwicklung nicht aufheben.

Die Zusammenarbeit beider Orte und ihrer Bevölkerung, auch nach der unerwünschten Grenzziehung, kann durch einige markante Beispiele aufgezeigt werden.

Dem *Hochfürstlich Passauerischen Kirchenkalender* aus dem Jahre 1783, von dem Pfarrer Hugo Lerch aus Hals in seinem

Unerwünschte
Grenzziehung

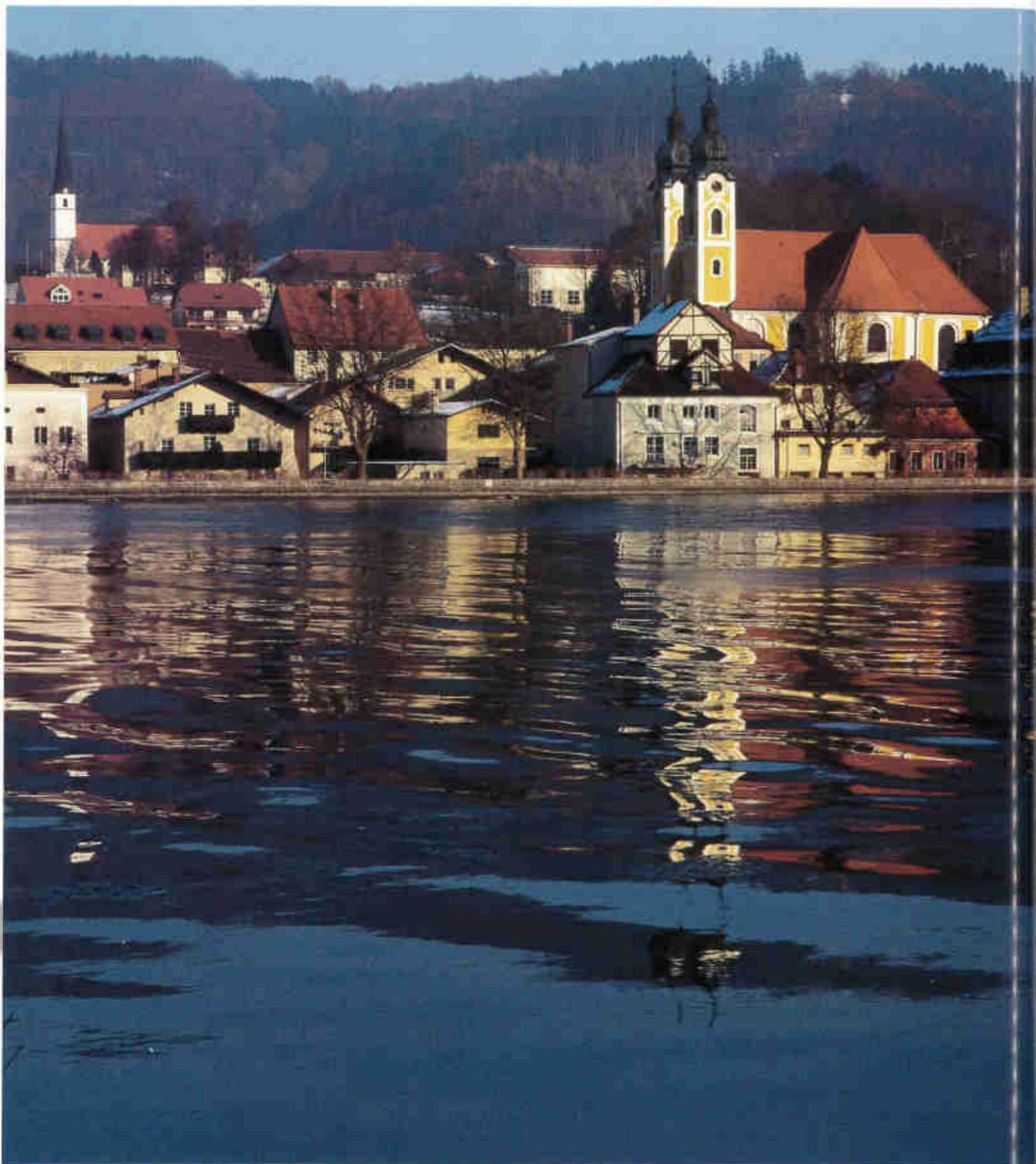


60 Jahre Feuerwehr Engelhartzell, 1928

Der frühen Gründung der Marktfeuerwehr in den Jahren 1867/68 kann ohne Erwähnung der ideellen und materiellen Starthilfe aus dem benachbarten Obernzell nicht gedacht werden. Daß im 19. Jahrhundert so manche Brandkatastrophe durch die tatkräftige Löschhilfe der Obernzeller verhindert wurde, schildern oftmals und mit Dankbarkeit die Chroniken der Feuerwehr und der Pfarre.

Aufsatz *Passauer Boten und Bötinnen vor 150 Jahren* berichtet, ist folgende Notiz zu entnehmen: *Alle Wochenmarkt, als Dienstag und Freytag, kommen die Marktuhren von Obernzell und Engelszell auf dem Wasser anhero, gehen Nachmittag wiederum zurück.* Diese Fahrten der Obernzeller und Engelhartzeller Fliestein finden wir noch in den Passauer Schreibkalendern bis zum Jahre 1846.

Gegenseitige Hilfe in Notlagen erwies sich nicht nur bei der Schifffahrt als notwendig, sondern auch bei Brandunfällen, die bei der dichten Bebauung beider Ortschaften eine besondere Gefahr darstellten. Ähnlich wie in Obernzell, wo 1839 und 1862 durch



Feuersbrünste ganze Häuserzeilen vernichtet wurden, waren auch in Engelhartzell 1868 und 1869 Brände zu verzeichnen, bei denen die Feuerwehr Oberzell Löschhilfe leistete. Diese Hilfe konnte umso wirksamer sein, da die Feuerwehr Oberzell damals schon zwei Feuerspritzen besaß, die auf Plätten zum Einsatzort Engelhartzell transportiert werden konnten. Der Schiffmeister *Anton Lüftenegger* kaufte 1825 vom Stadtbauamt Wien eine gebrauchte schwerfällige Feuerspritze und machte diese dem Markt Oberzell zum Geschenk. Diese Spritze wurde noch 1846 ergänzt durch eine zweite, die vom Kupferschmied Pauli in Deggendorf angekauft wurde. Bei den Bränden in Engelhartzell kam jedoch schon eine neue Abprotzspritze vom System Metz-Heidelberg zum Einsatz, weil die alte Wiener Spritze 1865 unbrauchbar geworden war.

Es ist daher nicht verwunderlich, wenn die Oberzeller Feuerwehr auch bei der Gründung der Feuerwehr Engelhartzell im Jahre 1868 aktiv mitwirkte. Der Oberzeller Feuerwehrhauptmann und Gerbermeister *Joseph Zirnbauer* war früher aktives Mitglied und Mitbegründer der Freiwilligen Feuerwehr Passau und konnte somit auch in Engelhartzell seine reichen Erfahrungen einbringen.

Neben der wirksamen Hilfe bei Notlagen sollte jedoch das freundschaftliche Zusammenwirken auf dem kulturellen Sektor zwischen den Bewohnern von Oberzell und Engelhartzell hervorgehoben werden.

Bereits 1846 wurde in Oberzell ein Männergesangsverein gegründet, der im Jahre 1847 unter dem Namen *Liedertafel Oberzell* seine Genehmigung von der königlichen Regierung erhielt. In der Chronik dieses Vereins ist nach der Teilnahme am Sängerfest in Regensburg und dem Stiftungsfest der Liedertafel Passau im Jahre 1847 schon am 8. Juli 1848 eine Sängerfahrt nach Engelhartzell verzeichnet.

Wie aus der Sammlung von Zeitungsberichten im Marktarchiv Oberzell hervorgeht, haben schon vor der Gründung der Liedertafel Engelhartzell im Jahre 1894 rege Kontakte zwischen den Sängerfreunden beider Märkte stattgefunden. Einige Ausschnitte

Seite 468:

Oberzell, vom österreichischen Ufer aus gesehen

Löschhilfe aus Oberzell

Fest mit der Liedertafel vor dem Gemeindeamt, in den dreißiger Jahren auch Zeughaus und Herberge für Handwerksburschen (Bürgermeister Anton Luger und Pfarrer Johann Böhm)

Um 1935





Fahne der Liedertafel Engelhartzell, 1925 von der Firma Franz Hofer in Linz angefertigt

Das Fahnenband stiftete die Fahnenpatin Käthe Bernhofer zum verspäteten 30. Gründungsfest mit Fahnenweihe am 2. August 1925.

Am 22. November 1986 konnte sich die Fahnenpatin von 1925 als 94jährige über die Wiederbelebung der Liedertafel freuen.

Nach einer weiteren Sängerfahrt nach Engelhartzell mit Produktion im Juli 1884 durch die Liedertafel Obernzell schreibt unterm 18. August 1884 die Donauzeitung: *Von herrlichster Witterung begünstigt traf gestern Mittags der Turn- und Gesangsverein Engelhartzell per Dampfboot dahier ein, um der hiesigen Liedertafel einen Gegenbesuch abzustatten. Von den Mitgliedern der Liedertafel Obernzell am reich mit Flaggen in bayerischen und österreichischen Farben gezierten Ländelplatze und unter Böllersalven empfangen, wurden die Gäste in das Spiegel'sche Gasthaus geleitet, um den Frühschoppen einzunehmen und später auf den zum Festplatze bestimmten Kellergarten der Frau Stingl, woselbst unter dem Arrangement des Liederkranzes abwechselnd Gesangspiecen und Musikstücke zum Vortrage kamen, die auf alle Anwesenden sichtlich einen recht guten Eindruck machten und viel zur Erheiterung beitrugen. Daß auch Komisches nicht fehlte, hatten mehrere Herren Turnvereinsgäste die Liebenswürdigkeit, Turnspiele und sonstige Schwänke aufzuführen, wofür dieselben vielen Beifall ernteten. Nur zu schnell waren die frohen Stunden durchlebt und einbrechende Dämmerung mahnte zur Thalfahrt, die denn auch baldigst auf einem festlich dekorierten Schiffe unternommen wurde. Die hiesige Liedertafel ließ es sich nicht nehmen, die lieben Grenznachbarn bis zur Einsteiglände zu begleiten und von ihnen mit einem donnernd »Gut Heil!« Abschied zu nehmen.*

Zur Gründung der Liedertafel Engelhartzell am 25. Juni 1894 schreibt unterm 28. November 1894 die Donauzeitung:

Im freundnachbarlichen Engelhartzell hat sich auf Veranlassung des Wiener-Männer-Gesangsvereins »Sangesfreude« vor kurzem eine Liedertafel gebildet. Am 21. November veranstaltete dieselbe in Fischer's Saal-lokalitäten ihr erstes Stiftungsfest. Zu dieser ersten Gründungsliedertafel waren auf ergangene Einladung auch 10 Aktive der hiesigen Liedertafel mit ihrem Dirigenten Herrn Lehrer Schmid erschienen. Die Deputation wurde von Seite der Engelhartzeller Sangesbrüder nicht nur recht herzlich empfangen, sondern ihr auch für die während des Abends zum Vortrag gebrachten Männerchöre stürmischer Beifall ertheilt. War das Einvernehmen der beiden Nachbarorte bisher schon ein gutes, so

Obernzells Bürgermeister Rudolf Hammel beim Obernzeller Marktfest 1988 als Ratsherr des Mittelalters



wird die Freundschaft zwischen den Bewohnern derselben, namentlich aber zwischen den beiden Männergesangsvereinen »Englhartszell« und »Obernzell« durch die Pflege des deutschen Liedes selbstverständlich eine noch innigere und intimere werden.

Dieses freundschaftliche Zusammenwirken der beiden Liederschöre hatte auch weiterhin Bestand, so beim 48- und 50jährigen Gründungsfest der Liedertafel Obernzell in den Jahren 1894 und 1896, bei einem Sängerausflug der Passauer Liedertafel in Obernzell im Jahre 1896, beim Gausängerfest des Aschacher Donaugaus am 10. August 1924 in Englhartszell, durch den Besuch der

Motto der Liedertafel Englhartszell im Büchlein »Wahl- und Sängersprüche«, gesammelt von der Liedertafel »Frohsinn« in Linz, 1905

13. Liedertafel Esferding (1850). 13

Mischtempo. v. Göt.

In Wor-te wu, im He-be frei.

f

14. Liedertafel Englhartszell. Kuhn Kapl.

Andante.

Wo D-ster-reich mit Bay-ern Gei-ße taucht, von Ber-gen ein-ge-angt die

14

Donnerst, wohnt froher Mut und hei-ße Sinn, dem deutsch-liebde Herz-ge-n glück'n.

Der Dazner.

15. H. G. D. Konfordia in Enns (1874). Joh. Wils.

Moderato.

Eren-bein-beit-schen Lieb, ferl im deut-schen Wort, für



Festzug auf dem »Neuweg« beim Haus Plohberger/ Mayr (Englhartszell Nr. 19, Peham) nach der Glockenweihe am 26. Juni 1949 in der Marktkirche.

Im Vordergrund die Liedertafel Englhartszell mit Chorleiter Hermann Scharf, Fahnenjunker Josef Hagn, Bgm. Karl Frierß, Apotheker Mag. Bernhard Kullmann, Obmann-Stv. Alois Bernhofer, Josef Köstner und Rudolf Ebner (v. l.)

Im Hintergrund die Feuerwehren Englhartszell und Maierhof mit dem späteren Kommandanten und Bürgermeister Alois Berger (1. v. r.) sowie dem Kommandanten der PF Maierhof Martin Stadler (2. v. r.)

Englhartszeller Liedertafel im Mai 1925 in Obernzell und im Sommer 1931 beim Sängertreffen in Schärding. Nach dem Zweiten Weltkrieg ist in der Chronik der Obernzeller Liedertafel noch ein bayrisch-österreichisches Sängertreffen am 3. Mai 1950 auf der Burg Krämplstein vermerkt.

Der Wahlspruch der Obernzeller Liedertafel »Wo des Gesanges Blume blüht, des Himmels Hauch das Herz durchzieht« soll nicht nur für die Vergangenheit das gute Einvernehmen zwischen den Bürgern unserer beiden Donau-Märkte symbolisieren, sondern auch in der Zukunft Leitbild für gemeinsame Aktivitäten in kultureller, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Hinsicht bleiben.

Rudolf Hammel

Weiß-Blau und Rot-Weiß-Rot – Donauschiffahrt Wurm & Köck

Die Schiffe der Passauer Donauschiffahrt Wurm & Köck gehören längst zum gewohnten Bild auf der oberen Donau. Sie sind der Bevölkerung beiderseits des Stromes gleichermaßen vertraut wie die weiß-blauen Rauten ihres bayerischen Heimathafens am Heck und die österreichischen Farben, die – einem guten Schifferbrauch gemäß – als Reverenz an das Gastland am Bugmast aufgezogen werden. So weht schon seit zwei Jahrzehnten ab Jochenstein das Rot-Weiß-Rot bei den Schleifenfahrten nach Engelhartzell und den Fahrten nach Linz auf den Schiffen der bayerischen Flotte. Am Heck der Fahrgastschiffe *Johanna* und *Anton Bruckner*, der früheren *Germania*, wird allerdings seit 1996 die österreichische Fahne als Zeichen für den Heimathafen Wien aufgezogen. In diesem Jahr wurde nämlich als neue Firma die Wurm & Köck GesmbH Linz gegründet. Diese Linzer Tochterfirma beförderte im ersten Jahr bereits 40 000 Fahrgäste. Im Rahmen der Linzer Klangwolke im September 1996 war auch der österreichische Bundespräsident Klestil an Bord des Galaschiffes *Regina Danubia*. 1996 konnten vom Schiffahrtsunternehmen Wurm & Köck insgesamt 470 000 Personen, davon 150 000 für Schleifenfahrten und 72 000 für Passau-Linz, als Fahrgäste gewonnen werden.

Zu Engelhartzell bestehen seit mehreren Jahrzehnten gute Kontakte. 1976 fand die erste Sonderfahrt der Jungen ÖVP des Bezirkes Schärding unter ihrem damaligen Bezirksobmann Friedrich Bernhofer mit der *Bavaria* statt. Die oberösterreichische Landesausstellung in Engelhartzell 1994 stand in diesem Jahr auch im Mittelpunkt der Wurm & Köck Schiffahrt. Das Schiffahrtsangebot wurde auf der Strecke Passau-Engelhartzell-Passau auf fünf Tal-

fahrten und sechs Bergfahrten erweitert. Der Werdegang und Erfolg eines Schiffahrtsunternehmens, dessen gute Beziehungen zu Engelhartzell mit einem Rundfahrtschiff namens *Engelhartzell* dokumentiert sind und das seit Mai 1997 in der Gestalt einer eigenen Anlegestelle hier auch eine Art Heimatrecht erworben hat, sollen im Heimatbuch des Marktes

1992 erhält ein neues Rundfahrtschiff der Passauer Reederei Wurm & Köck den Namen »Engelhartzell«. In der Tracht des Engelhartzeller Dirndls enthielt Irmgard Bernhofer als »Patin« den Namen.



**Donau-
Personenschiffahrt
Regensburg-Passau**

Fahrplan 1995

**PERSONENSCHIFFFAHRT
REGENSBURG - PASSAU**

FAHRT

Regensburg - Straubing
Straubing - Passau

**Donau-
Schiffahrt**

Bayrische Strecke Deggendorf - Passau
Österr. Strecke Passau - Engelhartzell
Dreiflüßlerfahrt Passau

Donau-Schiffahrtsges.
Wurm & Köck
8390 Passau
Löwenmühlstraße 13

Ludwig Wurm KG
8441 Irfbach
Donaustraße 69

Passau Rathausplatz
8390 Passau Telefon 0851/2900

Irfbach Telefon 09424/519

**Donau-
Schiffahrts-
gesellschaft**

1978

Passau - Österreichisches Donautal und zurück
Deggendorf - Haidhofen - Passau und zurück
Dreiflüßler-Kreuzfahrten Passau
Sonderfahrten für Hochzeiten aller Art
Sonderfahrten Regensburg - Donauinsel - Passau

Köck + Wurm
größte deutsche Donau-Fahrgästereederei

Donau-S

Passau - Österreichisches Donautal - Schilögener Donauschlingen - Engelhartzell und zurück
Passau - Linz und zurück
Dreiflüßlerfahrten Passau
Regensburg - Passau - Romantische Wachau
Sonderfahrten für Veranstaltungen aller Art

WURM + KÖCK
größte deutsche Donau-Fahrgästereederei

**Donau-
Schiffahrt
1990**

**Donau-
Schiffahrt
1990**

**Donau-
Schiffahrt
1990**

WURM + KÖCK
größte deutsche Donau-Fahrgästereederei

Höllgasse 26 - 8390 Passau
Tel. (0851) 2065 oder 2066

**Donau-
Schiffahrt**

1997

Deggenfurt - Passau - Linz

1997

Auto-Free-Rinkauf - Bord-Restaurant
Auf fröhlicher Welle
Donauschiffahrt
WURM + KÖCK
D-83902 PASSAU • HÖLLGASSE 26 • TEL. (0851) 2065 • FAX 2066

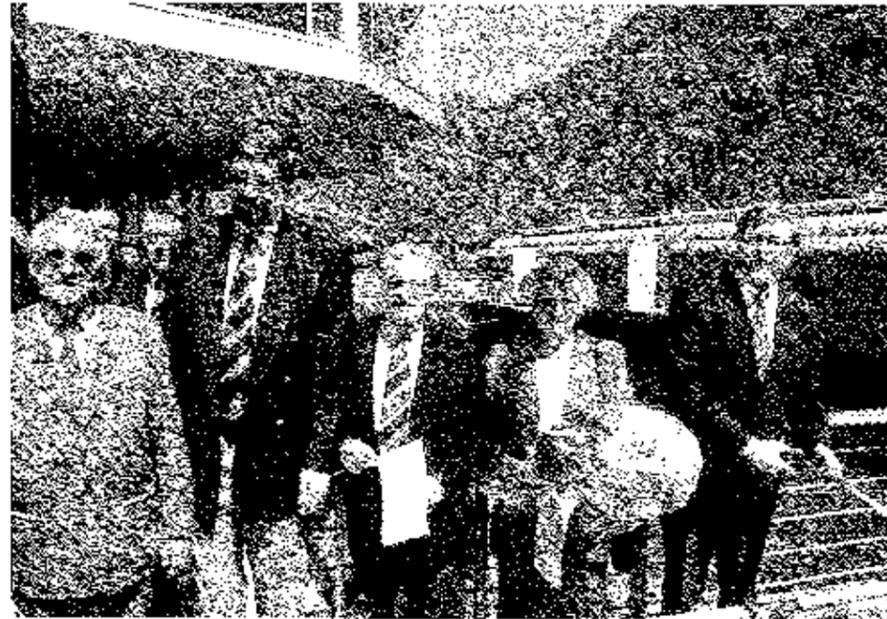
Engelhartszell Erwähnung finden. Dazu hat der Reeder *Erich Wurm* (*1926) in seinen Erinnerungen gekramt und einiges notiert.

Nach Erzählungen seines Vaters (1899–1963) und Großvaters (1865–1953) bestanden schon zu deren aktiver Zeit geschäftliche Verbindungen mit Österreich. Bis in die Mitte unseres Jahrhunderts lag das Schwergewicht der Reederei Ludwig Wurm auf dem Güterschiffbetrieb. So kamen die österreichischen Geschäftspart-

Geschäftsverbindungen zu Engelhartszell schon seit vielen Jahrzehnten

Ein Schiff der Landesausstellung 1994 wurde als Anlegestelle der Donauschiffahrt Wurm & Köck adaptiert.

Die Reeder Günter Köck, Erich Wurm und Gisela Köck (Mitte) mit Bezirkshauptmann Hofrat Dr. Kimberger (l.) und Bgm. Friedrich Bernhofer (r.) bei der Eröffnung im Mai 1996



ner auch aus der Baumaterialbranche – z. B. die Firma Poschacher in Mauthausen und die Firma Gottinger aus Niederranna. Gemäß einer Postkarte vom 9. Februar 1931 gehörten zu den Geschäftspartnern auch *Josef Greiner*, der Bauer auf der Edt, und *Michael Rader*. 150 Raummeter harte Scheiter hatten die beiden anzubieten.

Die *Passauer Neue Presse* berichtete am 21. September 1963 von Plattenladungen mit 5000 Zentnern Granitsteinen, Ziegeln oder Düngemitteln, die von Metten, Straubing und Regensburg in den Passauer und oberösterreichischen Raum gefahren wurden. Eine solche Fahrt erfordere außerordentliches schiffsmännisches Können und großen Wagemut, wie das Blatt betonte. Bei der Rückfahrt wurden die Platten mit Holz beladen.

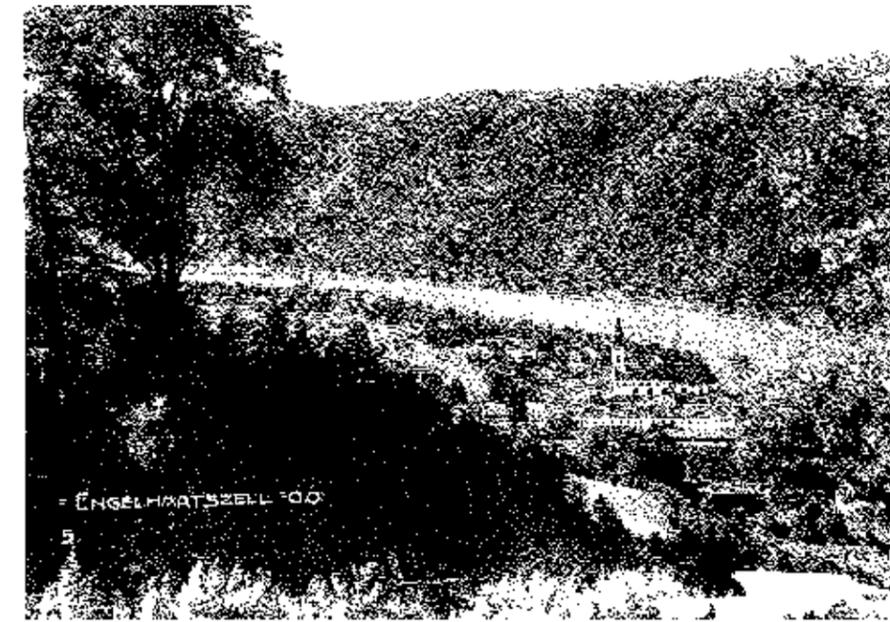
Schiffmännisches Können und Wagemut

Großvater Ludwig Wurm (1865–1953) war Förg-, Schiff- und Fischmeister

Am 13. Oktober 1953 erinnerte die Zeitung an den *Förg-, Schiff- und Fischmeister* Ludwig Wurm, der in Irlbach an der Donau im 88. Lebensjahr gestorben war. Dessen Vater hatte sich

noch vorwiegend der Treidelschiffahrt gewidmet. Die Schwere dieser Arbeit, die ständige Gefahr für Mann und Pferd, können wir uns heute wohl kaum noch vorstellen. Besonders die Aufgabe der Vorreiter war risikoreich, hatten diese doch Furten vor den Zugpferden auszuloten, und so mancher wurde dabei samt seinem Roß ein Opfer der Fluten. Zwei Brüder von Ludwig Wurm, Josef und Peter, verunglückten dabei tödlich. Schon in jungen Jahren, nämlich 1896, kaufte Ludwig Wurm auch die Überfuhr über die Donau bei Irlbach. Er war dann einer der letzten Privatschiffer, der Wallfahrer ab Irlbach bis nach Bogen fuhr. Die Pilger zum Bogenberg – übrigens auch ein Heiligtum für die Donauschiffer – kamen aus ganz Niederbayern.

Zwei Großonkel des Reeders Ing. Brich Wurm verunglückten bei der Treidelfahrt tödlich



Talblick auf Markt und Stift Anfang der zwanziger Jahre

Mit diesem ersten Versuch in der Personenschiffahrt – die lukrativere Güterschiffahrt wurde natürlich beibehalten – war es dann in den Weltkriegen aus. Während des Zweiten Weltkrieges wurden Militärfahrzeuge auf dem *Ludwigs-Donau-Main-Kanal* zur Donau überstellt. Wegen der kleinen Kanalschleusen mußten größere Schiffe auf der Autobahn nach Ingolstadt transportiert werden. Der Wurm-Schlepper *Neptun* übernahm zusammen mit dem Motorschiff *Triton* die Militärfahrzeuge, darunter Fährprähme, Schnellboote und sogar Unterseeboote, im Bereich Straubing/Doggendorf zum Weitertransport nach Linz. Dabei wurde des öfteren in Engelhartszell genächtigt, und auch die Wirtshäuser wurden besucht, wie es sich für rechte Schiffeleute gehörte.

Einsatz der Schilfe im Zweiten Weltkrieg

Nächtigung und Einkehr in Engelhartszell