



Begeisterte Schaulustige und neugierige Kinder winken einem der ersten Passagierschiffe der DDSG unter österreichischer Flagge nach dem Zweiten Weltkrieg auf seiner Fahrt von Linz nach Wien zu.

Auf der Welle

Was fällt Ihnen spontan zur Donau ein? Der zweitlängste Strom Europas, Handelsroute, Inselspaß, Kreuzfahrttourismus oder Weltkulturerbe Wachau. Doch die Donau birgt eine umfassende plätschernde Geschichte, in die man tief eintauchen und sich treiben lassen kann.

Von Magdalena Vit

Der Ursprung der Donau – darüber ist man sich einig – liegt im Schwarzwald. Allerdings gibt es Unstimmigkeiten darüber, wo sie nun tatsächlich ihren Anfang nimmt. Fest steht: Ab Donaueschingen, genau genommen bei der gefassten Quelle im Park des Schlosses Fürstenberg, wird der Fluss Donau genannt („Brigach und Breg bringen die Donau zuweg“). Schon die Römer bezeichneten ihn als Danubius. Der Geograph Strabon berichtete im 15. Jahrhundert v. Chr. vom Besuch Kaiser

Tiberius' an den Quellen der Donau. Die Breg bei der Martinskapelle nahe Furtwangen, darf sich jedoch als Donauursprung bezeichnen.

Was als kleiner Gebirgsfluss beginnt, endet nach mehr als 2.800 km als mächtiger Strom im rumänischen Sulina im Schwarzen Meer. Eine weitere Besonderheit der Donau ist ihre Kilometrierung. Im Gegensatz zu allen anderen europäischen Flüssen wird diese nicht von der Quelle, sondern von der Mündung her gemessen. Heute durchfließt die Donau zehn Staaten, doch schon seit

Jahrtausenden nutzten die Menschen sie als natürliche Grenze, Handelsweg oder bequeme Reisemöglichkeit und verbindendes Element über Staaten hinweg. Im Laufe der Geschichte trieben die unterschiedlichsten Fahrzeuge mit dem Strom hinab und wurden stromaufwärts befördert. Mit an Bord: Waren verschiedenster Art und Menschen aus unterschiedlichsten Beweggründen.

Vor etwa zweitausend Jahren befand sich entlang des Flusses der sogenannte Limes, der Grenzwall des römischen Reiches. Eine der ersten bildlichen Dar-

stellungen von Schiffen auf der Donau reicht ebenfalls in diese Zeit zurück und findet sich auf der Trajanssäule in Rom. War es zu Beginn noch menschliche Muskelkraft, die benutzt wurde, um Schiffe stromaufwärts zu ziehen, sattelte man ab dem 14. Jahrhundert auf Pferde um. Die Reise auf dem Fluss barg zahlreiche Gefahren. Bei der Nau- fahrt (stromabwärts) konnten Strudel, starke Strömungen und Sandbänke immense Probleme verursachen. Der Gegenzug hingegen erforderte gutes logistisches Zusammenspiel der Mann- schaft und der Handhabung von Tieren sowie technischer Ausrüstung.

MIT DEM TREIDELZUG BERGAUF

Das Schifffahrtsmuseum in Spitz zeigt auf recht eindrucksvolle Weise in einem 18 m langen Modellschiffzug, wie der Transport voll beladener Schiffe strom- aufwärts vonstattenging: je zwei speziell geschulte Kaltblutpferde nebeneinander und auf jedem zweiten Pferdepaar ein Reiter. Insgesamt waren es bis zu 60 Tiere. Hindernisse wie Felsblöcke mussten beiseitegeschafft oder umwunden werden, der Sicherheitsabstand der Schiffe zum Ufer war zu beachten und dem Vor- reitenden – dem sogenannten Wage- hals – oblag die Aufgabe, den sichersten Weg für die Tiere, teils durch das Was- ser, zu suchen. Treppelwege oder Treidelpfade gab es zwar bereits, doch sie existierten nicht überall. Oftmals muss- te man anhalten, um mit dem gesamten Zug die Flussseite zu wechseln. Ein sol- ches Unterfangen war eine sehr kräfte- zehrende und auch gefährliche Arbeit, die manchmal einen ganzen Tag in An- spruch nahm. Unter guten Bedingungen konnten 20 bis 30 km pro Tag zurückge- legt werden.

Jene Periode, in welcher der Fluss als Transportmittel zur Ver- fügung stand, variierte von Jahr zu Jahr. Grundsätz- licher Saisonstart war eine Woche nach dem letzten Eisgang bis zum St. Kathreintag, dem 25. November. Die Schiffer selbst waren eine eingeschworene Gemeinschaft, in der alle ihre Aufgabe ken- nen mussten, um das Unterneh- men zu einem



Das „Treideln“ ermöglichte es, Schiffe durch Menschen- und Pferdekraft flussaufwärts zu transportieren.

glücklichen Ende zu bringen. Darüber hinaus gab es bestimmte Regeln und Bräuche, um nach jeder Ausfahrt das si- chere Ufer wieder zu erreichen. So etwa das Verbot, auf dem Schiff zu pfeifen, da man glaubte, dies würde Sturm und Un- glück anlocken. Pferde bekamen zum Schutz Kieselsteine aus der Donau um den Hals umgehängt. Auch heute gibt es noch Spuren solcher Bräuche: An der Außenseite der Wehrkirche St. Michael in der Wachau befindet sich – in Resten noch vorhanden – eine überlebensgroße Christophorusfigur. Dieser Patron der Reisenden war früher auch vom Fluss aus zu sehen und beruhigte ebenso wie die Tradition die Hufeisen der Pferde an die Kirche in St. Johann im Mauerthale zu nageln. Eine zusätzliche Erschwernis war die Tatsache, dass viele Schiffler- te nicht schwimmen konnten. Für die

Reliefe auf der Trajanssäule zeugen von antiker Schifffahrt auf der Donau um 113 n. Chr. Für den Feldzug gegen die Daker wurden Waren auf der Wasser- straße herbeigeführt.



Schiffsmeister und Schiffseigentümer eher ein Segen als Fluch. Denn Arbeiter, die des Schwimmens nicht kundig wa- ren, verließen im Ernstfall nicht das sin- kende Schiff, sondern versuchten dieses und die wertvollen Waren zu retten.

Die Schifffahrt an sich war ein un- glaublicher Wirtschaftsfaktor, von dem sehr viele unterschiedliche Berufsgrup- pen profitierten. Nicht nur Händler oder Seilmacher, sondern auch jene, die die Schiffe bauten: die Schopper- meister. Ihr Wissen und ihre Erfahrung wurden mündlich von einer Generation zur nächsten weitergegeben. Dadurch veränderte sich die Bauweise ein- facher Holzschiffe bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts kaum. Die Bezeich- nung dieser Berufsgruppe kommt vom Abdichten der Schiffe mit Moos, das zwischen die Planken gestopft (ge- schoppt) wurde und bei Kontakt mit dem Wasser aufquoll.

Schon in der Raffelstettener Zollord- nung zu Beginn des 10. Jahrhunderts wurde festgehalten, was mit Schiffen auf der Donau transportiert wurde: Salz, Vieh, Wachs, Honig, Eisen, Wein, Holz und Sklaven. Erst Ende des 17. Jahrhunderts wurde zwischen Ulm und Wien auf Ordinari-Schiffen ein regelmäßiger Personen- transport eingerichtet. Zuvor war die definitiv bequemere Flussreise im Gegensatz zur Fortbewegung in rumpelnden, quietschen- den Kutschen auf staubigen oder morastigen Straßen eher hohen Würdenträgern und adeligen oder kaiserlichen Personen vorbehalten. Die- se auch Ulmer Schachteln



genannten Bootstypen waren genau das: eng, unbequem und äußerst bescheiden ausgestattet. Im Idealfall war man zur Bewältigung der über 600 km eine Woche unterwegs, bei schlechten Wetterverhältnissen konnten es auch 20 Tage werden. Musste ungeplanterweise über Nacht gehalten werden, stürmten die Passagiere die begehrten Unterkünfte in den spärlich vorhandenen Gasthäusern.

Der Beginn der Dampfschiffahrt läutete den Anfang vom Ende der über Jahrhunderte hinweg verwendeten Holzschiffe und ebenso der von Pferden gezogenen Schiffszüge ein. 1829 gründeten die beiden Engländer John Andrews und Josef Pritchard in Wien die Erste k. k. privilegierte Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), die bereits ein Jahr später mit kaiserlichem Privileg Passagiere zwischen Wien und Budapest beförderte.

Eine Ulmer Ordinari oder auch „Ulmer Schachtel“ genannt beim Stift Melk auf dem Weg von Regensburg nach Wien. Ihr Name stammt von dem typischen Streifenmuster in Schwarz und Weiß – den Ulmer Stadtfarben.

1837 fuhr das Dampfschiff Maria Anna erstmals stromaufwärts von Wien nach Linz, wofür es mit 250 Menschen an Bord etwas mehr als 55 Stunden benötigte. Um 1880 stellte die DDSG die größte Binnenschiffahrtsgesellschaft der Welt dar. Nach der Privatisierung 1990 wurde sie verkauft. Ein Großteil der Flotte versieht seit 1996 unter der neuen DDSG Blue Danube Schiffahrt GmbH weiterhin ihren Dienst auf der Donau. Weitere Linienschiffe gehören den Firmen Brandner und Wurm&Noé.

Der Fluss wurde nicht nur in Längsrichtung befahren, auch das Überqueren gehörte bereits damals zu einer wesentlichen Aufgabe. Eine der ältesten Dokumente bezüglich einer Überfuhr stammt aus dem Jahr 1276 und verweist auf eine Fährre bei Hollenburg (Stadt Krems). Waren es ursprünglich Zillen und größere Plätten, die Mensch, Tier und Gefährt von einem ans andere Ufer brachten, setzten sich im 20. Jahrhundert Rollfähren durch, von denen in Niederösterreich noch drei in Betrieb sind. Ihre Katamaranbauweise erlaubt es ihnen, einfach nur mit der Kraft des Wassers die Seite zu wechseln. Ganz ohne Motor, sehr umweltfreundlich und wunderbar entschleunigend.

Neben Linienschiffen und Fährbetrieb finden sich heutzutage (abgesehen von Motor-, Ruderbooten, Kanus, Zillen, seit einiger Zeit auch Paddleboards) hauptsächlich Fracht- und Touristenschiffe. Der Gütertransport, vor allem mit Schubschiffen, befindet sich derzeit eher im Rückgang, auch wenn die Kapazität für die kostengünstige Beförderung großer Mengen vorhanden wäre. Attraktiv ist die Wasserstraße für den Transport von Erzen, mineralischen Rohstoffen, chemischen Produkten, Baumaterial, Festbrennstoffen sowie PKWs und landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder auch Windkraftanlagen. Auch Flusskreuzfahrtschiffe sind in den letzten Jahren immer mehr auf der Donau zu sehen. Gäste aus aller Welt nutzen das Angebot, durch den Rhein-Main-Donau-Korridor, der die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet, halb Europa (maximal 15 europäische Länder) in relativ kurzer Zeit zu bereisen. Laut viadonau, der Österreichischen Wasserstraßen GesmbH, verzeichneten die Flusskreuzfahrten 2018 im Vergleich zum Vorjahr ein Plus von mehr als drei Prozent, das entspricht etwa 465.000 Passagieren.

Die Donau als Handels- und Reiseweg hat enormes wirtschaftliches und touristisches Potenzial. Eine der Schattenseiten davon war medial in letzter Zeit öfter ein Thema: Lärmbelästigung, illegale Müllentsorgung und Entleerung von Fäkalitanks in die Donau. Regelmäßige Wasserproben und verstärkte Kontrollen durch die Schiffsfahrtaufsicht sollen diesen negativen Nebenerscheinungen von Massentourismus und intensiver Flussnutzung entgegenwirken. Die Herausforderung in naher Zukunft wird sein, das Leben in, an und mit der Donau für alle Beteiligten in einem Maße zu erhalten, um auch künftigen Generationen die Möglichkeit zu geben, die Faszination „Lebensraum Donau“ hautnah zu erfahren. *

