

Überfuhr Margarethen – Rollfähre über die Donau zur Urfahrwänd

Eine Zugroute umgeht das Leitha- und Rosaliengebirge im Süden und folgt den Flüssen Pinka, Leitha und Triesting über Ternitz und Neunkirchen in den Raum Wiener Neustadt (4. April). Die zweite Fluglinie führt durch die Hainburger Pforte (Deutsch-Altenburg 4. April) in den Wiener Raum, wo sich beide Zuglinien gemeinsam in westlicher Richtung, der Donau weiter folgend, fortsetzen. Bis zum 5. April wird das Gebiet Tulln erreicht, etwas später die Kremser Gegend. Die nach Norden abbiegenden Zugwege folgen den ausmündenden Tälern (March, Göllersbach, Kamp...). Die spätesten Werte treten dann bereits im Bereich der tschechischen Grenze auf (Waidhofen a. d. Thaya 18. April).

Der Einzug in Kärnten und in der Südsteiermark erfolgt wahrscheinlich über Gurk und Drau bis zum 5. April (Frojach, St. Lamprecht und Schöder). Sehr spät tauchen, wahrscheinlich von Niederösterreich über den Semmering einfliegend, die Rauchschnalben in der Obersteiermark (Kapellen und Mürtzschlag 24. April, Kindberg 4. Mai) auf.

Diese Aktion wird in erweiterter Form als „Aktion Luchsauge“ in Form eines naturkundlichen Notizbuches (24 Seiten) fortgeführt. Das Beobachtungsprogramm erstreckt sich nunmehr auf das ganze Jahr und berücksichtigt dabei auch die Erfassung von seltenen, geschützten Tieren (Graureiher, Eisvogel . . .) und Pflanzen (z. B. Frauenschuh).

Um die zu erwartende Datenfülle aufzufangen und gleichzeitig auszuwerten, werden wir uns im Rahmen des Zodatprogrammes der Computerbasis bedienen.

Auf diese Weise wird es der Österreichischen Naturschutzjugend innerhalb relativ kurzer Zeit gelingen, mit Hilfe eines dichten Beobachternetzes die Phänologie in Österreich neu zu beleben und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Kenntnis der Verbreitung bestimmter Tier- und Pflanzenarten zu leisten.

Aus der Karte wird ersichtlich, wo noch überall Beobachter fehlen. Diese Lücken hoffen wir über eine gesamtösterreichische Zeitungsaktion und Ihre persönliche Mithilfe zu schließen. Beteiligen Sie sich bitte an der „Aktion Luchsauge“ und fordern Sie diese Broschüre gegen einen Unkostenbeitrag von S 10.– (in Briefmarken) an: *Österreichische Naturschutzjugend, Bundesleitung, Ledererturm, 4600 Wels.* Prof. Gerhard Pfitzner

Vorgeschichte: Schon Jahrzehnte vor 1900 pflegte man das Übersetzen oder Überholen über die Donau mit der sogenannten *Jöchl-Zille*. Dies war eine äußerst mühevoll und nicht ungefährliche Fährmannsarbeit, denn die größere Zille mußte erst einmal ein paar hundert Meter von der Anlegestelle Margarethen hinaufgestakt werden, um bei der früheren Donauschiffmühle landen zu können. Umgekehrt mußte die Überfuhrzille ebenfalls nach Treidlerart einige hundert Meter hinaufgezogen werden, um den Steg in Margarethen zu erreichen.

Johann Fuchs, ein außerordentlich starker Mann, Bohrschmied und vielfach ausgezeichnete Rettungsschwimmer, bewältigte diese anstrengenden Übersetzfahrten für wenige Kreuzer Fährgeld ohne jeden Unfall.

Um die Mühsal dieses Donau-Übersetzens zu beenden – die Frequenz nahm ja ständig zu – projektierten die Brüder Johann und Franz Fuchs eine Rollfähre nach dem Prinzip des Kräfteparallelogramms: der Strom treibt den schräggestellten Muzzen (= das 12 bis 14 m lange Fährboot) hinüber und herüber. Dieser ist ja durch die Gierleine und die laufende „Katz“ (Rolle) mit dem Hochseil verbunden und kann daher nicht abtriften.

1902 war es dann soweit: Die Rollfähreinerichtung war komplett, das 320 m lange Hochseil von Ufer zu Ufer über die Donau gespannt, ein 13 m langer Muzzen mit den entsprechenden Steg- und Rettungszillen zur Stelle und auch die Konzession erteilt.

Die Erstlingsfahrt am 16. November 1902 – die Fähre war voll besetzt – wurde dem erfahrenen Fährmann Johann Fuchs zum Verhängnis: er ertrank. Der tragische Unfall wurde dadurch ausgelöst, daß Johann Fuchs, am gegenüberliegenden Ufer angekommen, wahrscheinlich im Vertrauen auf seine Kraft, den Gierleinen-Karabiner links am „Kranzl“ (Bug) ausklinkte, ihn aber nicht mehr in die rechte Halteschleife einklinken konnte. Damals hatte der Bug der Fähre nämlich noch keine Laufschiene zum Hin- und Herschieben des Gier-

leinen-Karabiners, sondern an beiden Enden Rundeisenschlaufen, so daß bei Fahrtwechsel der Karabiner auf einer Seite ausgeklinkt und auf der anderen wieder eingeklinkt werden mußte. Johann Fuchs versuchte mit aller Kraft, die Fähre mit den Händen an der Gierleine zu halten, doch das Hochseil, gespannt wie eine Bogensehne, schleuderte den Fährmann in die Donau, wobei er so schwer verletzt wurde, daß er ertrank. Die abtrifende Überfuhr wurde ohne Unfall in Ufernähe eingeholt.

1903 wurde dem Bruder des Ertrunkenen, *Franz Fuchs*, neuerlich die Konzession zum Betrieb der Donau-Rollfähre erteilt, nachdem eine Laufschiene für den Karabiner der Gierleine an der Fähre angebracht worden war. Bis 1939 führte Franz Fuchs den Fährbetrieb ohne Unfall.

1940, vor seinem Tod, übertrug er diese Aufgabe seiner Adoptivtochter Franziska Heyl-Fuchs, die, ebenso wie ihr Ehemann, nach Ablegung der erforderlichen Prüfungen (Rettungsschwimmen, Zillenrudern, Kenntnis aller optischen und akustischen Dampfersignale) die Ruderpatente für Rollfähren erhielt. Bis 1945 gab es also eine *Überfuhrerin*, die mit Geschick und Sorgfalt die Rollfähre Margarethen bediente.

In dieser Zeit gab es noch reichlich zu tun. Die beliebten Wanderwege nahe der Donau, die Spazierwege auf dem Frein- und Pöstlingberg, sorgten für eine starke Benützung der Überfuhr, zumal der dafür festgelegte Tarif sehr gering war. Als die russische Besatzungsmacht die Fähre einstellte, war das ein enormer Schaden für die Fährleute, denn die nun nicht mehr benützten Stegzillen, Rettungszillen und der Überfuhrmuzzen verfaulten allmählich oder mußten zu Brennholz verarbeitet werden. Nur das Hochseil war geblieben, dessen Wartung unbedingte Pflicht war. Jahr für Jahr mußte es händisch abgeschmiert und ständig kontrolliert werden.

1954/55, nach dem Abzug der Besatzungsmacht, wurde versucht, die Überfuhr Margarethen wieder einzurichten. Unter Aufwendung aller Ersparnisse und Inanspruchnahme eines Kredites wurden ein neuer Muzzen, Steg- und Rettungszillen angeschafft

sowie eine kostspielige statische Berechnung des Parallelogrammes vorgenommen. Dann wurde seitens der Landesregierung den geprüften Fahrleuten die Inbetriebnahme der Rollfahre wieder gestattet. Schon bald aber erwies sich dieses Unterfangen als äußerst defizitär, denn abgesehen

davon, daß die festgelegten Tarife ein Verlustgeschäft waren, verloren sich auch die Wanderer, bedingt durch das starke Aufkommen der Motorisierung. So wurde also nach einigen Jahren die Rollfahre wieder eingestellt.

1963 wurde schließlich auch das

22 mm starke und 320 m lange, durch Jahre hindurch mit großer Mühe gepflegte Hochseil wieder abgenommen. Damit hatte die Stilllegung der Rollfahre zu Urfahrwänd etwas absolut Endgültiges angenommen.

Karl Heyl

Klimaschwankungen von Linz

bearbeitet vom Militärwetterdienst Hörsching

Das Wetter im Sommer und im Herbst 1975

Der Sommer 1975 war vor allem in den Monaten Juni und Juli durch überdurchschnittliche Niederschlagsmengen ausgezeichnet, wobei die Niederschlagstätigkeit im Juli vorrangig teilweise sehr heftigen Gewittern zuzuschreiben war. Besonders diese Anhäufung der Gewittertätigkeit im Juli führte zu den lokalen Überschwemmungen. Im August blieb die Gewittertätigkeit weiterhin wesentlich über dem Durchschnitt, die Niederschlagsergiebigkeit nahm jedoch unterdurchschnittliche Werte an. Der Sommer 1975 war somit als sehr niederschlagsreich, gewittrig und eher schwül zu bezeichnen. Fast abrupt kehrte sich der Niederschlagstrend mit dem Übergang in den Herbst um. Alle drei Herbstmonate waren durch wesentlich unterdurchschnittliche Niederschlagsmengen gekennzeichnet, und besonders der September zeigte überdurchschnittlich freundlichen Wettercharakter, erkennbar an der geringen Zahl trüber Tage und der Häufung von Sommertagen. Oktober und November verliefen sonst eher normal, lediglich die Temperatur blieb etwas unter dem Normalwert. Der Herbst war somit im wesentlichen normal, im Niederschlagshaushalt jedoch weit unternormal.

Ronald Eisenwagner

1975	Juni		Juli		August		September		Oktober		November	
Durchschnittstemperatur	15,3°	17,0°	18,2°	18,7°	18,1°	18,1°	16,5°	14,6°	7,7°	9,1°	2,2°	3,7°
Absolutes Temperaturmaximum	29,3°	35,4°	28,2°	37,6°	28,2°	36,2°	28,0°	31,5°	22,9°	26,0°	18,8°	23,6°
Absolutes Temperaturminimum	1,5°	3,4°	10,0°	7,5°	8,9°	4,4°	6,0°	-1,0°	-0,3°	-5,2°	-11,7°	-13,5°
Bewölkung in Zehntel (bedeckt = ¹⁰ / ₁₀)	6,6	5,4	5,8	5,1	5,5	5,0	4,5	5,1	7,7	6,1	6,9	7,3
Relative Feuchte %	76	69	67,7	70	76	72	79	76	85	81	82	84
Niederschlagssumme (Wasserwert) in mm	156	105	<u>167,2</u>	127	84,8	101	<u>34,0</u>	71	<u>36,5</u>	58	<u>15,9</u>	59
Zahl der Eistage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1,1
Zahl der Frosttage	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0	1,3	11	8,5
Zahl der heiteren Tage	4	4,7	4	6,6	5	6,3	7	6,6	0	4,0	2	2,1
Zahl der trüben Tage	<u>14</u>	8,8	9	7,9	8	7,9	<u>3</u>	8,3	15	12,4	14	17,6
Zahl der Sommertage	9	9,5	15	13,8	13	12,3	<u>8</u>	5,0	0	0,2	0	0
Zahl der Tage mit Niederschlag	17	15,5	17	15,3	12	14,8	<u>6</u>	12,1	10	12,0	13	13,0
Zahl der Tage mit Schneefall	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,6	3	3,3
Zahl der Tage mit Nebel	3	1,6	2	2,0	<u>8</u>	3,4	9	6,6	11	11,1	5	9,6
Zahl der Tage mit Sturm	0	1,1	0	1,6	0	1,1	0	0,8	1	0,7	2	0,7
Zahl der Tage mit Gewitter	4	4,4	<u>16</u>	5,8	<u>8</u>	4,4	1	1,4	1	0,3	0	0,1

Legende: In den linken Kolonnen der Monate stehen die aktuellen Werte (bezogen auf Messungen am Fliegerhorst Hörsching), in derselben Zeile der rechten Kolonnen die Zahlen aus der fünfzigjährigen Vergleichsreihe.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Apollo](#)

Jahr/Year: 1976

Band/Volume: [43](#)

Autor(en)/Author(s): Heyl Karl

Artikel/Article: [Überfuhr Margarethen - Rollfähre über die Donau zur Urfahrwänd 8-9](#)