

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Landesinstitut für Volksbildung und Heimatpflege in Oberösterreich;
Leiter: Hofrat Dr. Aldemar Schiffkorn.

26. Jahrgang (1972)

Heft 1/2

INHALT

Alois Topitz: Denkwürdiges vom Greiner Strudel und Wirbel	5
Josef Heider: Beiträge zur Geschichte des Marktes Tragwein	17
Wilhelm Jerger: August Göllerich, Schüler und Interpret von Franz Liszt	23
Wilhelm Rieß: Zur Geschichte der Welser Minoriten	33
Guido Müller: Das Gebiet des Halleswieseses im Salzkammergut. Ein landeskundlicher Überblick	47
Dietmar Assmann: Eine neue Nikolaus-Wallfahrtsstätte in Linz-Urfahr und ihre Vorläufer	54
Wichtigste Ergebnisse der Volkszählung vom 12. Mai 1971 (Dietmar Assmann)	58
Hochschulprofessor Hofrat Dr. Ernst Burgstaller 65 Jahre (Aldemar Schiffkorn und Dietmar Assmann)	60
Obersenatsrat Dr. Hanns Kreczi 60 Jahre (Dietmar Assmann)	63
Senatsrat Dkfm. Dr. Erlefried Krobath † (Franz Ofner)	66
Schrifttum	68

Denkwürdiges vom Greiner Strudel und Wirbel

Von Alois Topitz

Mit 6 Abbildungen und 1 Karte

landeskunddirektion Oberösterreich; download www.oogeschichte.at

Im September des Jahres 1957 war die Füllung des dreißig Kilometer langen Stauraums zum Kraftwerk Ybbs-Persenbeug erfolgt. Versunken sind in ihm die letzten noch erkennbaren Stromschnellen des einst gefürchteten Strudels und des Wirbels. Versunken und auch vergessen. Ruhig gleiten die Schiffszüge durch das Stauwasser. Die Schifffahrt ist befreit von jeder ernstlichen Gefährdung und kann jenen Streckenteil nun sogar im Gegenverkehr befahren, der bis ins vorige Jahrhundert als der gefürchtete Greiner Strudel in ganz Europa bekannt war.

Wer über die Vergangenheit etwas erfahren will, findet so gut wie alles im „Neweklowsky“, diesem dreibändigen Werk über die Schifffahrt und Flößerei im Raum der oberen Donau¹. Ausführlich wird über Geschichtliches berichtet, über die Schwierigkeiten bei der Tal- und Bergfahrt durch den Strudel, über Reiseberichte in allen Jahrhunderten, über besondere Begebnisse, Sagen usw. Darüber hinaus soll die nachstehende Abhandlung dem Heimatfreund mancherlei Ergänzungen und Erklärungen bieten².

Daß wir heute noch imstande sind, ein genaues Bild über den Zustand dieser gefährlichen Stromhindernisse zu geben, verdanken wird dem oberen Leiter der 1777 begonnenen großen Regulierungsarbeiten im Struden, Joseph Walcher. Er meinte nämlich, man würde nach Durchführung der Arbeiten bei den höheren Stellen die Größe der Leistung nicht sehen, weil ja das Ergebnis nichts weiter als „die Abwesenheit von Gefahr“ sei. Also sorgte er für die Anfertigung sehr genauer Abbildungen als Kupferstiche³. Leider kommen sie bei den üblichen Verkleinerungen im Buchdruck wenig zur Geltung; zu dieser Abhandlung werden daher nur Ausschnitte daraus⁴ gebracht.

Abbildung 1 gibt einen guten Überblick über die Lage des Strudels und des Wirbels. Die im Strudel wiedergegebenen Steinkugeln ragten nur beim spätherbstlichen Niederwasser aus dem Wasser. Die Steine, über die die talfahrenden Schiffe hinwegfahren mußten, waren einige Schuh unter Wasser. Wenn ein Schiff oder ein Floß leicht darüber streifte, war dies wahrscheinlich sogar erwünscht, denn es wurde die Fahrt etwas abgebremst, wodurch die nachfolgende

scharfe Rechtsbiegung leichter genommen werden konnte. Wir sehen ja in Abb. 2, daß das durch den Strudel fahrende Schiff an jener Stelle den geraden Kurs auf das gegenüberliegende Ufer hat, wo zwei Schefleute mit einem Zillenhaken warten, ob nicht Hilfe benötigt wird. Es ist jene Stelle, die in Abb. 1 eine Eindellung des Ufers zeigt. Diese könnte durch die Erosionstätigkeit des Stromes entstanden sein. Alle Hochwässer führten ja stets viel Schotter mit, mit dem die Schubkraft des reißenden Wassers eine gute Schürfwirkung erzielen konnte⁵. An jener Stelle konnten die Schiffe ohne ortskundigen Lotsen zerschellen. Roidtner⁶ spricht von dem größten Fundplatz im Strudner Gebiet und sagt, man habe dort so viel Bronze gefunden, daß man daraus Faßspizen goß.

Die einzelnen Steinkugeln hatten ihre Namen. Da war als erste die Marchkugel. Der Name deutet an, daß man an diesem Stein das Maß dafür genommen hat, wie groß der Tiefgang der durch den Strudel fahrenden Schiffe sein durfte⁷.

¹ Neweklowsky Ernst, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, 3 Bde., Linz 1952, 1954, 1964.

² Der Verfasser ist noch im vorigen Jahrhundert in St. Nikola geboren, war selbst ein eifriger Zillenfahrer und kam daher viel mit Schiffleuten in Berührung.

³ Walcher Joseph, Nachrichten von den in den Jahren 1778 bis 1781 in dem Strudel der Donau zur Sicherung der Schifffahrt vorgenommenen Arbeiten, Wien 1781. — Nachrichten von den bis auf das Jahr 1791 an dem Donaustrudel . . . Arbeiten, Wien 1791.

⁴ Diese Kupferstiche bei Neweklowsky, Bd. I, Abb. 96 bis 99.

⁵ Ganz allgemein gilt: bei allen Flußengen staut das Wasser vor der Enge, besonders bei erhöhter Wassermenge. Mit dem Anstieg des Stauwasserspiegels wird das Gefälle in der Talenge größer, damit auch die Fließgeschwindigkeit und die Schubkraft. Mit dieser wächst auch die Erosionstätigkeit. Größte Tiefe im Struden war 30,5 m. Vgl. Schweiger - Lerchenfeld A., Die Donau als Schifffahrtsweg . . ., Wien 1896, S. 60.

⁶ Roidtner Josef, Die Fundplätze der keltischen, römischen und altdeutschen Waffen, Münzen und Gerätschaften, Jb. d. OÖ. Musealvereines, 30. Bd. (1871).

⁷ Eine Marchkugel als Maßanzeiger hat es auch in Laufen gegeben. Walcher hatte im Struden schon ein eisernes March mit Einteilung in „Gmünd“ (d. i. die aufgestellte Faust mit ausgestrecktem Daumen) vorgefunden.

Oberhalb Grein mußten nämlich die Schiffe zu-
fahren und sich erkundigen, was derzeit das
March im Strudel anzeigt. Wenn das Schiff zu
tief getaucht hatte, mußte „geschifet“ werden.
Darunter verstand man das Entladen des Schif-
fes bis auf das mögliche Maß. Als 1777 die große
Strudenregulierung begann, hatte man schon ein
eisernes March, darauf die Einteilung nach
Gmünd, das ist ein halber Schuh. Ich halte es
für möglich, daß dies mit der Sprengarbeit des
Tirolers Lergetporer⁸ zusammenhängt, der für
Sprengarbeiten im Strudel im Jahre 1768
900 Gulden erhalten hat, also eine schöne
Summe, für die man schon recht viel sprengen
konnte. Doch Lergetporer hat keinen erwähnens-
werten Erfolg gehabt. Der Grund kann aus den
späteren Strudenarbeiten vermutet werden. Es
hat sich nämlich mehrmals gezeigt, daß durch das
Wegsprengen von Kugeln die bisherige Stauwir-
kung geringer wurde. Es sank der Wasserspiegel
oberhalb dieses natürlichen Wehrs, wodurch
neue, bisher unbekannte Felsen auftauchten. So
also dürfte es dem Lergetporer ergangen sein.
Und wegen des Absinkens verlor der alte March-
stein seine Gültigkeit.

Eine andere Kugel im Strudelfahrwasser hieß
Meißenkugel. Sie war den Schiffen der berg-
wärts fahrenden Gegenfuhren gefährlich. Dar-
auf könnte auch der Name hindeuten, der mit
dem Werkzeug Meißel zusammenhängen dürfte.
Die Wolfskugel war für die talfahrenden (nau-
fahrenden) Schiffe ungünstig. Als anfangs No-
vember 1777 eine Kommission aus Wien zur
Vorbesprechung der Strudenregulierung im
Markt Struden eintraf, saß eine Naufuhr mit
leeren Fässern schon drei Tage auf der Wolfs-
kugel fest, da sie ein Leck bekommen hatte. Eine
Gegenfuhr mit Wein war auf die Meißenkugel
aufgefahren, ohne sich freimachen zu können.
Das war damals sehr günstig für die weiteren
Entschliefungen. Die vorhin genannten drei Ku-
geln waren dann auch die ersten, die vollständig
bis in die Tiefe weggesprengt wurden.

In Richtung zum linken Ufer lag das Bomben-
ghachelt, das den älteren Namen Bumaghachelt
hatte, was vielleicht lautmalerisch zu deuten ist,
weil es „bum“ macht, wenn ein Schiff darauf-
fährt. Noch weiter lag dann das Waldwasser,
das auch bei den Schifflern unserer DDSG noch

diesen Namen hat. Zugrunde liegt aber, daß dort
nach einer alten Skizze⁹ das Gwaltwasser bei
der Gwaltkugel vorbeifloß, weshalb dort keine
Naufahrt möglich war.

Die starke Stauwirkung der Steinbarrieren beim
Strudel hatte zur Folge, daß das Wasser im
Hessgang sehr rasch floß. Daher auch der Name,
dem hessen, hetzen zugrunde liegt.

Auf Abbildung 2 ist sehr schön das rund vier
Meter hohe Steinkreuz mit den starken Eisen-
stützen auf der Insel Wörth zu sehen. Auch der
Cruzifixus und die Magdalena am Fuß des Kreuz-
es sind aus Granit gehauen, stilmäßig eine Ar-
beit aus der Mitte des 18. Jahrhunderts. Aber
die Sage erzählt von einem Tiroler Grafen, der
mit seiner Frau auf einer Strudenfahrt verun-
glückte und dann zehn Jahre lang auf der Insel
Wörth lebte, weil er seine Frau tot wähnte.
Ebenso trauerte in Tirol die gerettete Frau um
ihren Mann. Als sie von einem Einsiedler auf
jener Insel erfuhr, eilte sie hin und fand ihren
Mann wieder. Aus Dankbarkeit errichteten sie
1452 das Kreuz¹⁰. Von einer Burg ist dort nur
mehr ganz wenig zu sehen. Wahrscheinlich war
dort jener Teufelsturm gestanden, von dem in
der Sage vom schwarzen Mönch die Rede ist¹¹.

⁸ Stauber F., Historische Ephemeriden über die Wirk-
samkeit der Stände von Oesterreich ob der Enns, Linz
1884.

⁹ In den Akten der k. k. Navigationsdirektion des Hof-
kammerarchivs.

¹⁰ Herndl Franz erzählt die Geschichte in „Weißt du,
wo dein Glückstein liegt? Romantik aus dem Donau-
tal“ (1931); auch in anderen Erzählungen („Das
Wörtherkreuz“, „D'Resl“ u. a.) kommt er auf diese
Sage von einem im Jahre 1540 verunglückten Ritter
zurück.

¹¹ Im Jahre 1045 fuhr der (in Ardagger geborene!) Kai-
ser Heinrich III. mit seinem Hofstaat und Bischof
Bruno von Würzburg durch den Strudel und blieb zur
Rast auf Burg Persenbeug. Dort war vor kurzem Graf
Ebersberg gestorben und hatte seinen Besitz der
Kirche vermacht. Die Witwe Richlita hatte Bischof
Bruno gebeten, den Kaiser auf der Fahrt zu bestim-
men, daß der Besitz dem Neffen der Witwe zufalle.
Beim Gastmahl in Persenbeug stürzte die Decke ein,
wobei Bruno den Tod fand. Die Sage berichtet von
einem schwarzen Mönch, der — nur von Bischof
Bruno gesehen — beim Teufelsturm im Struden auf-
getaucht und drohend den Tod vorausgesagt habe.

Er war 1530 abgetragen worden, um mit dem Material bei Isperdorf eine Sperre gegen die türkischen Mordbrenner zu errichten¹². Man nimmt mit Recht an, daß auch die Römer dort einen Wachturm hatten. Waren doch bei den Arbeiten zur Strudelregulierung zahlreiche römische Münzen gefunden worden, also Geldopfer, mit denen man den erzürnten Flußgott besänftigen wollte. Auf Betreiben des in Grein geborenen Wieners Franz Herndl war die Insel von Archäologen begutachtet worden. Man hat jedoch keine römischen Reste gefunden. M. E. müßte man allerdings den Brunnschacht ausräumen, dessen Mauerwerk sehr gut erhalten ist. Der Innendurchmesser ist nur etwa 150 cm, seine Tiefe dürfte nach der Lage weniger als zehn Meter betragen¹³. Solche Brunnen sind meist fündig¹⁴.

Auf der Insel waren durch die Wassergieß 1862 Haus und Nebengebäude des Wörtherbauern weggerissen worden. Seither blieben die unbewaldeten Teile brach liegen. Dies brachte den Bauakkordanten Blaschek¹⁵ auf den Gedanken, auf der Insel eine Betonwarenfabrik zu errichten. Er kaufte im Herbst 1908 die Insel um 9000 Kronen. Hierauf setzte der wackere Herndl alle ihm erreichbaren Kräfte in Bewegung, um dies zu verhindern. Schließlich wurde als Erfolg einer parlamentarischen Interpellation die Insel vom Staat um 13.000 Kronen angekauft. Sie steht nun in der Verwaltung der Strombauleitung. Vor einigen Jahren hatte ein Herr aus einer bekannten Wiener Industriellen-Familie die Absicht, auf der Insel eine Bungalow-Siedlung zu errichten, nahm aber dann Abstand, als er die — damals unrichtige — Auskunft erhielt, die Insel stehe unter Naturschutz. Dieser Vorfall war der Anlaß, daß 1970 die Insel tatsächlich unter Naturschutz gestellt wurde¹⁶.

Strudel und Wirbel wurden im Lauf der Jahrhunderte oft in Bildern dargestellt, aber häufig ziemlich falsch. Um so wertvoller sind diese naturgetreuen Zeichnungen. Auf dem Schiff (siehe Abb. 3) kann man aus der schrägen Körperhaltung der Schiffler erkennen, daß es mit den vorderen und hinteren Steuerrudern die nötige Rechtsschwenkung erfährt. Für ortsunkundige Fahrer war es bei erhöhtem Wasserstand leicht, über den Strudel hinwegzukommen,

aber dann wegen der großen Geschwindigkeit um so schwieriger, „die Reiben richtig zu nehmen“. Daher begegnen uns die ersten urkundlichen Nennungen als Paige, Pogen und ähnlich¹⁷. Durch die unter Maria Theresia begonnenen großen Strudenarbeiten konnte der Strudel gefahrlos in einer Breite von etwa 20 m durchfahren werden, aber die scharfe Biegung blieb. Auf Abbildung 3 ist hinter dem Schiff eine große Steingruppe zu sehen, genannt das Kellereck. Man hat später zehn Meter dieses Gesteins weggesprengt, um leichter um das Kellereck herumzukommen. Trotzdem blieb es für die talfahrenden Schiffe eine nicht ungefährliche Stelle. Wer vor dem Einstau mit dem Personenschiff talwärts durch den Strudel fuhr, wird sich erinnern, daß an schönen Tagen, wenn das Oberdeck voll Fahrgäste war, ein Matrose kam und die Fahrgäste aufforderte, auf die andere Seite, das ist auf die Innenseite des Bogens, zu gehen. Er wird sich erinnern, wie sich das Schiff beim Rechtsschwenken neigte.

Noch in diesem Jahrhundert gab es Nauführer, die bei schwer beladenen Holzschiffen für die Fahrt durch den Struden aufgenommen wurden. Diese „Strumfahrer“ steuerten das Schiff in der Weise auf das Kellereck zu, als wollten sie das

¹² Kurz Franz, Geschichte der Landwehre in Oesterreich ob der Enns, Linz 1811, I. S. 93. Damals war Kasim Beg mit 16.000 Mann bis ins Ybbstal vorgedrungen. Gutkas K., Geschichte des Landes NÖ., 2. Teil, S. 22.

¹³ Tiefe Brunnen wurden bergmännisch abgeteuft, zum Beispiel der Brunnen im Stift Melk auf 50 m, der auf dem Grazer Schloßberg auf 80 m. Noch tiefer müßte die Zisterne der Burg Sarmingstein (Säbnich) sein, deren Innendurchmesser von mir mit 3 Klafter, d. s. 5,7 m, gemessen wurde.

¹⁴ Wo einst die Römer waren, sind Brunnen meistens fündig. (Eine Venus-Statuette im Schloßbrunnen von Aschach.) Dies wurde auch von der Abteilung für Bodenfunde des Bundesdenkmalamtes bestätigt. Leider kommen solche Grabungsarbeiten wegen der vorgeschriebenen Pölzungsarbeiten eines Brunnenmachers sehr teuer.

¹⁵ Beim Bau der Bahn Krems — Grein, Eröffnung am 4. 12. 1909, wurden die einzelnen Baulose an sogenannte Akkordanten vergeben, von denen Blaschek einer war.

¹⁶ Zufällig hatte ich von den Bemühungen dieses Wiener Herren erfahren und konnte sogleich maßgebliche Personen zu einem Einschreiten veranlassen.

¹⁷ Neweklowsky, Bd. I., S. 351 und 425.

Schiff mit Sicherheit dort anfahren lassen. Doch der dort herrschende Wasserabfall zog das Schiff rechtzeitig fort. Es kam zwar noch oberhalb Werfenstein durch seitliches Abtreiben ganz nahe an das linke Ufer, doch ohne daran anzu stoßen.

Abbildung 4 zeigt den Ort *Struden*, in der Mundart *Strum*, überragt von der Ruine Werfenstein. Von dieser hat man 1780 die donau-seitige Mauer abgerissen, weil von dort öfters Trümmer in den Ort gestürzt waren. Rechts davon am Waldrand ist ein eigentümlicher Wall zu sehen. Die Stelle wird auf einer Skizze jener Zeit als „das alte Strudner Schloß“ bezeichnet. Unterhalb Werfenstein¹⁸ ist ein Bretterfloß zu sehen, das knapp am Ufer vorbeifährt, wie dies im vorangegangenen Absatz erwähnt wurde. Hinter dem Floß am Ufer zwei Zillen und zwei Männer. Es war den Strudnern vorgeschrieben, stets einige Leute zum Helfen bereit zu haben, für den Fall eines Unglücks. Dieselben Leute waren die Helfer bei den Gegenfuhren durch den Strudel¹⁹. Die Liebfrauen-Kirche war unter Josef II. geschlossen worden, sehr zum Verdruß der Strudner, die auch von Leopold II. die Wiedereröffnung nicht erreichten. Beim Umbau für Wohnzwecke war noch eine kleine Glocke geblieben. Darüber heißt es in der Familienchronik Schalberger (Sarmingsteiner Schiffmeister): „Der Schober Poldl, du meine Güte, ein Faktotum! Er hatte sein Heim in einem kleinen Raum der schon seit Kaiser Franz Josefs Zeiten aufgelassenen Kirche in Struden, war also Untermieter und auch Hausmeister. Der Strick des einzigen noch vorhandenen Glöckleins endigte in seinem Bett, um bequemer Gebet- und Taganläuten zu können. Er läutete mitunter den Tag ein, wenn er gerade wach wurde, was bei seiner Alkoholhuldigung stark wechselte, ja diesem Glücklichen schlug keine Stunde.“ Doch auch dieser kleinen Glocke hatte die Stunde geschlagen, als sie am 23. November 1917, zugleich mit dem aus dem Jahre 1617 stammenden Züngleckerl der Pfarrkirche St. Nikola, für Kriegszwecke abgegeben werden mußte²⁰.

Das große Mauthaus mit dem Doppeladler zwischen zwei Fenstern steht noch heute. Bei der Strudner Wassermaut mußten alle Gegenfuhren

angemeldet werden, worauf die zeitweise Sperre für die talfahrenden Schiffe veranlaßt wurde²¹. Am 30. November 1853 wurde das Mautamt von einem Signaldienst abgelöst, den es noch heute gibt. Seit 1856 gab es sogar eine Telegrafeneleitung von einem Signalwächterhaus in Ispersdorf nach der Station in Struden-Baumgarten zur Vormeldung der bergfahrenden Schiffe. Das hing mit dem Kraftschiffverkehr zusammen.

Wir wollen nun einen Blick in die Steuer-Fassion von 1750 tun, weil daraus die Berufsverteilung zu ersehen ist. Es gab damals 36 Hausnummern mit 1 Gastgeb und Schöffmeister, 1 Holzhandler, 1 Greußler, 1 Fleischhacker, 2 Schuhmacher, 1

¹⁸ Werfenstein, von Werfel oder Wirbel. Diese Burg war schon um 1540 Ruine und wechselte in den letzten hundert Jahren mehrmals den Besitzer. 1905 ließ Dr. Jörg Lanz-Liebenfels den Turm wieder ausbauen. In diesen letzten Jahren hat sich der Linzer Chirurg Dr. Hannes Kopf durch zweckmäßige Einbauten einen idyllischen Alterssitz geschaffen.

¹⁹ Der Hufschlag für den Gegentrieb konnte bei hohem Wasser von Ybbs bis oberhalb Grein durchwegs am rechten Ufer erfolgen, weil dann zwischen dem Hausstein und dem Hang ein Wasserweg war. Sonst aber mußte man bei St. Nikola anschieben, wie man statt übersetzen sagte, ein zweitesmal von Struden auf die Insel hinüber und ein drittesmal über den Hößgang zum Rabenstein. Diese Wege, wie auch die Naufahrt, sind auf Abb. 1 mit punktierten Linien bezeichnet. Neweklowsky erwähnt nur einmal dieses Anschieben, nämlich in Bd. I, S. 508 (bis Großreifling ein 14maliger Uferwechsel, „Anschub“) ohne nähere Beschreibung. Dies ging so vor sich: Man ließ die Pferde in die Einstellplatte einspringen und verheftete den ganzen Gegenzug so, wie er gezogen wurde. Mit der Seilmutze wurde ein zu entsprechender Länge zusammengeknüpftes Seil ans andere Ufer geführt, dort verheftet, worauf der ganze Gegenzug in einem Schwung nachfolgte. Große Gegenzüge mit vielen beladenen Schiffen hatten als Vorspann 30 bis 50 Pferde (Neweklowsky, Bd. I, S. 291), der in Abb. 4 und 5 ersichtliche Gegenzug ist also sehr klein.

²⁰ Greiner Wochenblatt vom 2. 12. 1917 — Der Greiner Buchdruckereibesitzer Michael Hiebl hatte 1905 dieses Wochenblatt ohne Aussicht auf einen geldlichen Erfolg ins Leben gerufen, hat es notdürftig auch über den Krieg 1914—1918 hinweggebracht. Am 9. Jänner 1924 starb nach schwerer Krankheit sein Sohn, der 44jährige Buchdruckereileiter Hugo Michael Hiebl. Als dann im gleichen Jahr, am 22. Oktober, er selbst mit 72 Jahren starb, hatte auch für diese Zeitung die Stunde geschlagen.

²¹ Ausführlich geschildert bei Neweklowsky, Bd. II, vgl. Register.

Schneidermeister, 1 Webermeister, 1 Weber, 1 Seillermeister, 2 Schopper, 1 Huefschmied, 1 Maurer, 1 Kupferschmied, 1 Fischer, 1 Müllermeister, 11 Schöffknechte und 4 Tagwerker. Die Zahl von 11 Schöffknechten erscheint gering. Doch im Orte Hößgang gab es sogar 17 Schöffknechte, die zu den erwähnten Aufgaben herangezogen werden konnten.

Der Wirbel selbst ist deutlich auf Abbildung 5 zu sehen, anscheinend bei geringem Wasserstand, weil der Trichter nicht groß ist. Bei hohem Wasserstand wurde er etwa 15 m breit, die Mitte war ungefähr $1\frac{1}{2}$ m tief. Das war ja das Bezeichnende: Bei niedrigem Wasser war vor der Regulierung der Strudel mit seinen Klippen gefährlich, der Wirbel aber nicht, bei hohem Wasser machte der Strudel keine Schwierigkeiten, um so mehr der Wirbel. Schon dadurch mußten die Reiseschilderungen recht widersprechend sein. Die einen übertrieben maßlos, am meisten, wenn sie die Örtlichkeit selber gar nicht gesehen hatten, andere kamen zur Ansicht, das mit den Gefahren im Strudel sei ein bloßer Schwindel, damit man den Schifflenten mehr Trinkgeld geben solle. Es ist sehr unterhaltsam, die vielen Reiseberichte bei Neweklowsky nachzulesen. Hier sei nur eine nicht erwähnte Stelle aus einer Schilderung von Abraham a Sancta Clara (1645 bis 1708)²² angeführt: „So jemand auf dem Wasser nach Osterreich zu fahren vorhabend ist, jagt ihm kein Ort mehrere Furcht ein als Grein. Das Weibergeschlecht trägt zuvorderst davor eine Abscheu, und wenn man nur einige Meldung davon tut, zittern sie schon wie eine schweinerne Sulz.“

Die gefährliche Fahrt durch den Strudel hat vielen Reisenden Angst bereitet, so auch jenen „schwäbischen, bayrischen Dirndl“, die der Schiffmann in dem bekannten Lied über den Regensburger Strudel fahren mußte. Nach den Studien Uhlendahls²³ zur Herkunft dieses Liedes geht die Entstehung auf die von Regensburg aus erfolgte Donaureise von 150 Mädchen zurück, die Herzog Karl Alexander den braven Unteroffizieren der deutschen Regimenter als Bräute geschickt hatte, die nach dem Ende der Türkengefahr im Banat angesiedelt worden waren. Anscheinend geht aus den verschiedenen Fassungen des Liedes hervor, daß ein Spatzvogel

von einem Passauer Schiffmann den Anfang gemacht hatte. In Grein hatten dann jene Mädchen, die nicht ganz sicher waren, Gelegenheit zum Aussteigen, um unterhalb des Strudels wieder zuzusteigen. Da ist dann nur die Allergüngste im Schiff geblieben. In Regensburg ist noch heute die erste Frage der Fremden nach dem Strudel — aber dort ist keiner.

Die Felseninsel ist der Hausstein. Der zunächst liegende Berghang heißt heute noch Schloßleiten. Dies erinnert an eine ältere Bezeichnung als Schloß Lueg²⁴. Links vom Turm bemerkt man eine Statue, es ist Johannes Nepomuk, der Brücken- und Wegeheilige und so wie der hl. Nikolaus Patron der Flößer und Schifflente. Das Schiff davor steuert die linke Außenseite des nach rechts drehenden Wirbels an. Gegenüber am linken Ufer ist die turmartige Ruine Langenstein. Vor dieser erschienen bei Niederwasser die „Bräuer-Kugeln“, eine größere Steingruppe mit einem auffallend großen und langgestreckten Stein, dem „langen Stoa“. Vom Langenstein zum Hausstein konnte man leicht eine Kette spannen und damit die Schifffahrt sperren. Eine solche Kette diente bis in dieses Jahrhundert vor der Greiner Kirche zur Raseneinzäunung und ist jetzt im Landesmuseum in Linz.

In den Jahren 1853 bis 1866 wurde der Hausstein vollkommen beseitigt, woran beim Langenstein eine Gedächtniskapelle mit einer Inschrift erinnert. Mit den Steinen wurde von dort bis zum Hößgang hinauf ein festgefügtter Damm als Treppelweg ausgeführt, am linken Ufer ebenfalls ein solcher Damm, der vom Langenstein geradeaus gegen Struden verlief. Damit wurde die „Freithof-Lakn“, wo vordem die Leichen Ertrunkener angeschwemmt worden waren, vom Strom abgesperrt.

²² Abraham a Sancta Clara: Gr. W. Bl. v. 24. 8. 1918, von Dr. H. Fischl.

²³ Uhlendahl Heinrich, Als wir jüngst in Regensburg waren. Berlin 1924. 49 Seiten (nur 275 Exemplare). Der Verfasser, Direktor der Deutschen Bücherei in Leipzig, hatte die kleine Ausgabe für eine Tagung von Bibliothekaren bestimmt. In der Linzer Studienbibliothek unter I 21441, in der Wiener Nationalbibliothek nicht vorhanden.

²⁴ In der Josefinischen Landaufnahme.

Der Ort St. Nikola (im Hintergrund von Abb. 5) erscheint urkundlich zuerst unter dem recht unklaren Namen „Pahin“²⁵ als Bezeichnung eines Gutes. Im Vordergrund dieser Abbildung sieht man den Ort Hößgang, rechts eine Mühle mit einem großen oberschlächtigen Wasserrad. Solche Wasserräder mit einem Durchmesser von 6 bis 8 m waren noch nach 1918 auf dem Weg von Spitz auf den Jauerling zu sehen und die zarte, leichtgewichtige Ausführung zu bewundern. Damit hatte man die große Fallhöhe kleiner Bächlein ausnützen können. Dahinter gehen zwei Menschen mit Tragkörben auf dem Rücken auf einem Weg aufwärts, der zu zwei merkwürdigen viereckigen Gebilden führt. Es handelt sich dabei um zwei Kalköfen, zu denen gerade Kalksteine getragen werden²⁶. Bei dem kleinen Haus mit Strohdach und Krüppelwalm beachte man die sehr kleinen Fenster; Fensterglas war damals noch sehr teuer.

Da nicht alle Menschen gleich sind an körperlichen und geistigen Fähigkeiten, wie auch nach ihrer Herkunft, ergab sich damit in solchen an Aufgaben reichen Gemeinwesen meist eine natürliche Berufswahl. Die (bürgerlichen, behauerten) Schöffknechte mußten starke, rauhe Menschen sein, jederzeit bereit, mit allen Kräften im richtigen Augenblick verlässlich das Richtige zu tun. Schwächere und weniger geschickte Männer waren nur schlechter bezahlte Tagwerker. Die ganz Schwachen konnten nur Schneider werden, was die Träger dieses Berufes oft zum Gespötte werden ließ. Zimmerleute und Maurer mußten schon recht gut denken und rechnen können, was auch bei den meisten anderen Berufen, die für Struden vorhin aufgezählt wurden, zutrifft. Kreuzelschreiber, also Leute, die statt ihres Namens als Unterschrift drei Kreuze „hinmalten“, gab es hier damals nicht. Lesen, schreiben und rechnen mußten die Kinder beim Schulmeister im Hause St. Nikola Nr. 14 lernen. Dort war vor 200 Jahren der Schulmeister Plaimer. Noch heute gibt es die meisten Namen, denen man vor 200 Jahren begegnet, die Kastenhofer, Zeitlhofer usw. Hervorzuheben wären noch die Weinstabl. Sie führten einen Weinstockstecken mit rankenden Reben in ihrem Familienwappen, waren Braumeister auf dem noch

heute Brauhaus genanntem Gut und taten auch als Marktrichter ihre Pflicht. Der letzte Weinstabl aber war „abgehaust“. Als heller Kopf war er in ganz Europa herumgewandert und lebte schließlich in Armut in Struden, indem er sein Brot mit Ausbesserungsarbeiten an Hausgeräten verdiente. Er kannte den ganzen Sternenhimmel. Als die Niederräder aufkamen, machte er sich eines aus Holz. Aber zum Fahren war es zu wenig gut. Dann arbeitete er an einem Flugzeugmodell, das den Vogelflug nachahmte. Doch beim Herunterfliegen vom Bräuerberg, oberhalb der Gedächtniskapelle, zerschellte es. Er verfertigte aus Zeitungspapier Raketen für die Sonnenwendfeiern, die besser als die sonst käuflichen waren. Im November 1910 ist dieser letzte Weinstabl (Norbert) im Alter von 83 Jahren gestorben. Da ich ihm als Gymnasiast in meiner Ferienzeit oft bei seinen Arbeiten zusah, um dabei etwas „abzuspicken“, schenkte er mir eine mittelalterliche Pfeilspitze, die er bei den Sprengungen des Haussteines gefunden hatte. Sie ist nun im Schiffahrtsmuseum von Spitz zu sehen.

Das Bild von *St. Nikola* (Abb. 6) stammt aus der Zeit vor 1900, denn nach dem Hochwasser

²⁵ *Neweklowsky*, Bd. I, S. 351 f. — Pahin, andere Schreibweise Pain, das bis heute in einem Hofnamen und in einem Waldnamen vorkommt. Das im Jahre 1054 erwähnte Boienstein wird wohl so viel wie Painstein sein und mit dem Gutssitz Pain übereinstimmen, der 1186 in der Spitalswidmung der Beatrix von Clam gestiftet wurde und wohl mit der Lage des Pfarrhofes identisch ist.

²⁶ Die Kalksteine in den Tragkörben waren sogenannte Klaubsteine, die man aus dem Schotterbett des bei Niederwasser trockenen Hößgangs herausuchte. Als nach Ende des Zweiten Weltkrieges Not an allem war, hat der Maurer Franz Brandstätter solche Kalksteine an der gleichen Stelle zusammengesucht und sie dann in einem kleinen behelfsmäßigen Kalkofen gebrannt. In St. Nikola hatte es neben dem Kuglerhaus einen Kalkofen gegeben, der nach Betriebsbeginn der Bahn Krems — Grein aufgelassen wurde. Aus den Schotterfeldern der Ennsmündung wurden die Klaubsteine in eine „Mutze“ (große Zille, etwa 8 m lang und 2 m breit) verladen und beim Kalkofen mit einem Schrägaufzug bis zum oberen Rand des Ofens zur Einschüttöffnung gebracht.

1899²⁷ erhielt der Garten vor der Schule (rechts) einen Zaun mit aushebbaren Eisengittern. Das Schulhaus war 1805 durch die Marktgemeinde St. Nikola angekauft und umgebaut worden. Als die Schule dreiklassig werden mußte, erfolgte 1905 bis 1906 Abbruch und Neubau. Das Bild ist für die seinerzeitige Holzwirtschaft bezeichnend. Damals wurde in den Tälern das Holz auf den Bauernsägen geschnitten. Diese waren in allen Teilen aus Holz gemacht, nur die Einblattsäge war aus Stahl. Die Bretter waren 2 Klafter (3,8 m) lang und verschieden stark, nämlich halb Zoll, dreiviertel Zoll, ein Zoll (26 mm), dann die „Fünfviertel“ und die „Pfoften“ mit 2 Zoll. Der Holzhändler stapelte die „Laden“ auf Stöße, bis eines Tages eine leere Platte zum „Tauchen“ bereit stand. Weiberleut mußten die Laden — mehrere je nach Gewicht — ins Schiff tragen, wobei sie auf die Schulter oder auf den Kopf ein Polster unterlegten, das „Kopfriedel“. Männer legten die Traglast auf dem Lande auf, andere bauten in der Platte die Ladung nach bestimmten Regeln auf. Man beachte, welche Mühe man sich mit dem Aufbau der festen Steinmauern genommen hatte.

Vom Sarmingsteiner Holzplatz war die letzte Platte im Wiener Donaukanal im Oktober 1944 angekommen und von einer Fliegerbombe zerstört worden. Früher hatte man in Wien die ganze Ladung noch von Menschen austragen und auf den Holzplatz bringen müssen. Heutzutage werden die Bretter bei der Säge am Sarmingbach aufgeladen und sind wenige Stunden später mit dem Auto auf dem Wiener Platz. So sind jetzt überall die Ufer der Donau leer von Holzlagerplätzen. Auch Stamm- und Schleifholz wird nun bis zum Verbraucher geführt.

Die Geschichte des Ortes hat am ausführlichsten Süßenböck²⁸ beschrieben. Die Pfarre von Sankt Nikola — mundartlich Nigla — war im Mittelalter von Sarmingstein²⁹ — mundartlich Sablingstoa — übertragen worden. Für die Annahme, daß die alte Kirche zum hl. Johannes nicht an Stelle der heutigen Kiliankirche, sondern ganz oben auf der Hochfläche stand, gibt es einige Gründe. Im Jahre 1147 hatte der Augustiner Orden die bewohnbare Burg zum Geschenk erhalten. Sie liegt knapp unter der Hochfläche, auf

deren ersten kleinen Erhebung eine Kirchenruine ist. Zu vermuten ist, daß diese etwa zwei Meter hohen Quadermauern der Anfang zu einem Kirchenneubau waren, der wegen der baldigen verbürgten Übersiedlung des Ordens nach Waldhausen sinnlos geworden war. Man könnte meinen, die Ordenspriester wollten ihre eigene Kirche haben, was verständlich ist. Doch spricht die Aussage des Franz Lehner, Besitzers des „Burgner“-Hofes, daß er auf der Wiese vor der Kirche mehrmals auf alte Gräber gestoßen sei, für ein Begräbnisrecht dieser Kirche, das aber nur Pfarren zugestanden ist. Bekanntlich waren die Erstkirchen des Mühlviertels immer Holzkirchen. Erst Bischof Altmann, gestorben 1091, hat auf den Bau gemauerter Kirchen gedrängt.

Aus der Familienchronik Schalberger³⁰ sei hier nur folgendes angeführt. Alljährlich wurde ein Ruderschiff auf dem Schopperplatz gebaut. Entweder ein Kelheimer für 30 Waggon Pflastersteine oder 800 Raummeter Scheiterholz, oder ein Kettenschlepp für 40 Waggon Pflastersteine. Die langen Bäume für die Seitenwände kamen

²⁷ Dieses Hochwasser ist mir unvergeßbar. Ich war acht Jahre alt, mein Vater Leiter der Schule, in der wir auch wohnten. Das reißende Wasser schoß an der Mauer des Schulhauses, das direkt auf dem Felsen stand, vorbei. Ständig lag ein tausendfältiges Brausen und Zischen in der Luft. Die Mitte des Stromes war viel höher als die Ränder, es bestand eine bedeutende Krümmung. In großer Menge trug das Wasser Bretter, Scheiter und Stämme mit sich, allen möglichen Hausrat, ganze Scheunen und Strohhaufen, totes Vieh und einmal sogar einen lebenden Hirschen. Unheimlich erschienen die großen entwurzelten Aubbäume, wenn ab und zu ein starker Ast oder eine Wurzel emportauchte und sich wie ein drohender Arm emporreckte.

²⁸ Süßenböck J., Linzer Volksblatt 1903, Nr. 183 bis 196. Süßenböck war damals Hilfspriester in St. Nikola. Auch auf die Schrift über Grein und Umgebung von Ludwig *Commenda* muß hingewiesen werden. *Commenda* war Volksschuldirektor in Grein und hat auch die Pfarr- und Schulchroniken der Umgebung benutzt.

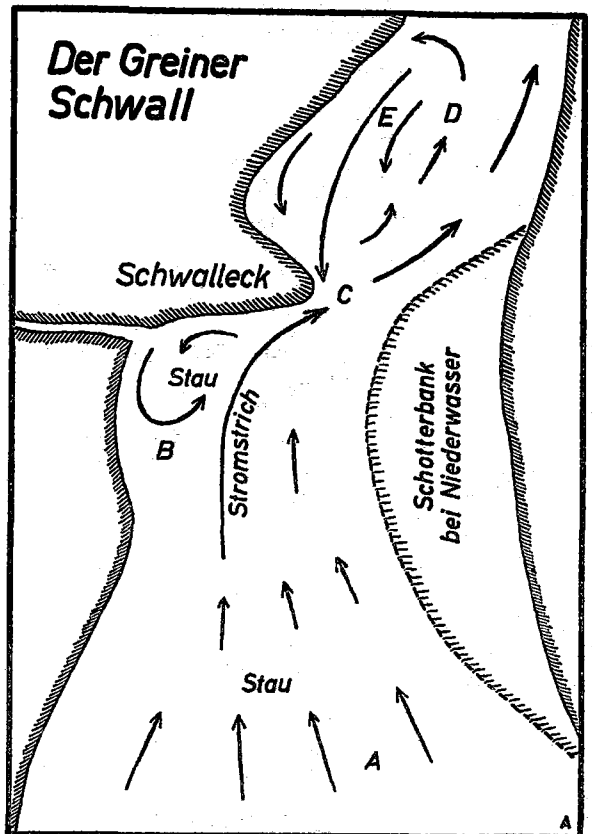
²⁹ Im Atlas von Oberösterreich (Blatt 65 der 4. Lieferung, 1969) unter „aufgelassene Pfarre mit vorevangelisatorischem Patrozinium“, und zwar Johannes der Täufer.

³⁰ Familienchronik Schalberger, letzte Fassung von Josef Schalberger, Salzburg 1947, 26 Maschinschreibseiten, eingesehen bei Frau Oberschulrat Herma Schalberger, Linz.

auf der Enns herunter aus Großraming. Die sehr langen Bodenladen konnten nur auf wenigen Sägen geschnitten werden, so in Daiming bei Baumgartenberg. Alles Eisenzeug kam aus Losenstein. Die Kipfen besorgten „Kipfengraber“ aus den verkrüppelten Beständen an den Hängen des Oströngs. Das Moos zum Abdichten lieferten „Miassucher“ in Binkerln heran. Hauptlieferant war der Foidl, der „Chef der sieben Kurfürsten“. Da gab es nämlich bis zum Stau im Jahre 1957 am rechten Ufer unterhalb Sarmingstein bis gegen Freienstein sieben Häuseln in einigem Abstand voneinander. Man nannte sie scherzhaft die 7 Kurfürsten, da jeder eine Kuh oder wenigstens eine Ziege hatte. Als „die 7 Kurfürsten“ prangen sie noch immer auf der Donaukarte des von der DDSG herausgegebenen „Handbuch für Donaureisen“.

Sarmingstein verdankte seinen Aufstieg zum Markt dem Handel mit dem Hinterlande. Es hatte Wochenmärkte und einen Jahrmarkt. Aber St. Nikola, Struden und Hößgang entwickelten sich nur durch die Schifffahrt. Struden und Sankt Nikola sind Märkte (so daß jetzt in der einen „Gemeinde St. Nikola“ drei alte Märkte sind), haben aber wie die meisten Märkte an der Donau keine Wochenmärkte.

Zum Strudel und Wirbel kam als drittes Hindernis das Schwalleck (siehe Kartenskizze). Vor Grein hatte sich schon immer die Donau vom Struden her und erst recht durch das Schwalleck das Wasser gestaut, daß dadurch der Eindruck eines Sees entstand. Bei A und B war das Wasser noch ganz still, die Oberfläche glatt, aber bei C, wo vom Schwall der starke Abfall war, war es reißend. Man mußte bei der Talfahrt im Stromstrich bleiben. Wer aber zwischen Strömung und Gegenströmung kam, wie etwa bei E und D, konnte durch eine plötzliche Neigung des Schiffes oder der Zille verunglücken. Bei einer mit Personen voll beladenen Zille sind die Leute versucht, bei einer Seitenneigung der Zille ihr Gewicht nach der niederen Bordseite zu verlagern und damit die Zille unbedacht zum Kentern zu bringen. So war es zum Beispiel am 7. August 1924, als der Überführer Aistinger zehn Personen von Struden nach Hößgang bringen wollte. Unterhalb Werfenstein, etwa zehn Meter vom Ufer weg, wo die scharfe Grenze



zwischen Strömung und Gegenströmung ist, kenterte die Zille. Auf das Geschrei der im Wasser Treibenden wurden am Ufer Zillen losgemacht. Gerettet wurden unter anderem der 15jährige Felix Neumüller³¹ mit Mutter und Schwester, aber die meisten ertranken und wurden erst in Aggsbach, Fischamend und Orth geborgen. Ein Beispiel zum Greiner Schwall³²: Am 27. August 1909 fuhr oberhalb Grein beim „Seiler“ — nahe der Bahnstation — ein aus Lang- und Blochholz zusammengesetztes Floß ab und

³¹ Der Bibliothekar des Stiftes Kremsmünster, Univ.-Doz. Dr. P. Willibrord Neumüller.

³² Die Berichte über Schiffsunglücke sind im Greiner Wochenblatt erhalten geblieben. Bei der DDSG (Donaudampfschiffahrtsgesellschaft) gibt es darüber keine Aufzeichnung. Alljährlich werden etwa 3000 Havarien behandelt, worunter man alle Beschädigungen versteht, von einem gesunkenen Schlepp bis zur eingeschlagenen Fensterscheibe. Diese Aufzeichnungen werden immer nach zehn Jahren vernichtet.

beim Schwalleck auf eine Kugel auf, wodurch viel Holz weggeschwemmt wurde und nicht mehr aufgefangen werden konnte.

Das Schwalleck wurde vor dem Einstau auf das Gründlichste abgetragen. Jeder Autofahrer sieht an jener Stelle ein eisernes Kreuz, das sogenannte Halterkreuz, kann es aber nicht deuten. Nach der durchaus glaubhaften Überlieferung³³ hat ein Halter (Hirte) in der Nähe des Schwall's Vieh gehütet und dabei, weil ein hoher Wasserstand viel Holz heranbrachte, solches aufgefangen. Beim Versuch, einen Baumstamm aus dem Wasser zu ziehen, zog ihn dieser mit sich ins Wasser. Der Halter ließ den Stamm nicht mehr los und wurde mit diesem mehrmals in der Kehre herumgetrieben (vgl. Kartenskizze). Der Halter gelobte in seiner Todesangst ein Kreuz zu errichten, wenn er aus dieser furchtbaren Notlage mit dem Leben davonkommen würde. Als der Stamm mit ihm in Ufernähe getrieben wurde, gelang die Rettung.

Die Stauung der Donau vor Grein begann schon in der Gegend Ardagger-Dornach. Dort, wo die Geschwindigkeit geringer wird, entstehen durch die Minderung der Schleppkraft des Wassers häufig „Mitterhaufen“, das sind Ansammlungen auf Schotterbänken, die sich mit wechselndem Wasserstand verändern und unter der Oberfläche bleiben können. Das bringt einige Gefahr mit sich. So streifte dort am 26. Juni 1908 ein Schlepp der talfahrenden „Deutschland“ ein Floß, das dann unter dem Nachbarschlepp hängen blieb. Die Schifflleute wurden an Bord genommen, das Floß oberhalb Grein beim „Seiler“ verheftet. Am 30. September 1908 fuhr eine Kommission auf dem genannten Schiff zur Untersuchung des Falles zu jener Stelle, fuhr in der Nähe des Eizendorfer Mitterhaufens wiederum ein Floß an, so daß sich die Kommission von den Umständen recht genau überzeugen konnte.

Ungemein viele Havarien gab es immer im Struden, wo beim Fahren in den S-Kurven der Druck auf das Steuerruder wiederholt zu einem Bruch der Steuerung führte. Oder es riß ein Drahtseil, weil beim Kurvenfahren der „Anhang“ zeitweise nur an einem Seil hängt, indem die anderen aus dem Zug geraten.

Nur einige besondere Beispiele seien wiedergegeben³⁴. Am 22. November 1907 fuhr die „Altenburg“ auf der Talfahrt durch den Strudel. Infolge des spätherbstlichen Niederwassers streifte ein beladener Schlepp eine Steinkugel und begann sofort zu sinken. Der Kapitän setzte mit einer Kehrtwendung den sinkenden Schlepp auf eine Sandbank. Viele Waren wurden aus dem mit Wasser erfüllten Schlepp ausgeladen, so auch Säcke mit Mohn, die durch Quellen bald aufbrachen und wertlos wurden. Nicht aber für die Bewohner der Gegend, die sich den Mohn heimholten, so daß lange Zeit Mohnspeisen gegessen wurden. Auch die fortgeschwemmte Wohnhütte des Steuermanns konnte aus dem Wasser gezogen werden. Sie wurde als Notunterkunft für den Steuermann und seine gerettete Familie aufgestellt.

Am 11. Juni 1907 fuhr die „Europa“ auf der Bergfahrt mit einem vollbeladenen Schlepp durch den Struden. Nach Versagen der Dampfsteuerung ließ sich der Dampfer zurückrinnen, wobei sich das Zugseil im Wasser an einem Stein verfang und riß. Der Schlepp rann davon und demolierte in St. Nikola den Landungsponton. Die Zeitung bemerkte, dies sei innerhalb kurzer Zeit schon der vierte Fall, daß im Struden bei bergfahrenden Schiffen die Steuerung versagt. Ein großes Unglück wurde Ende Juli 1921 durch einen tüchtigen Kapitän verhindert. Darüber war ein ausführlicher Bericht in der „Linzer Mittagspost“³⁵ zu lesen. Der ungarische Dampfer „Pano Halma“ fuhr mit drei Schleppen talwärts durch den Struden. Oberhalb der Stelle des früheren Haussteins versagte die Steuerung, das Schiff rannte an die Steinböschung an, die angehängten Schleppe fuhren in das Schiff hinein, Schiff und Schleppe drehten sich herum, ein Schlepp holte sich am Ufer ein Leck, ein anderer

³³ *Petschan* Josef, Sagen und Denkwürdigkeiten aus dem Strudengau. Linz, 1929. *Petschan* war Pfarrer in Gottsdorf, ist 1928 gestorben und hat sehr gewissenhaft gearbeitet.

³⁴ Greiner Wochenblatt. Der Satz über die „Mohnverwertung“ wurde nach eigener Erinnerung beigefügt.

³⁵ Der ausführliche Bericht über das Unglück erschien am 2. August 1921. Ich hatte selbst das schwere Unglück von Anfang bis Ende gesehen und einen Bericht darüber verfaßt.

Schlepp verlor sein Steuerruder. Schiff und Schleppe ließen die Anker fallen. Diese hakten alle in Felsen ein, so daß die Ketten rissen. In dieser großen Aufregung vergaß der Kapitän, mit dem Havariesignal — andauernd kurze Piffe — die nachfolgenden Schiffe zu warnen. Er fing erst damit an, als vom Struden her bereits das Frachtschiff „Rhein“ des Süddeutschen Lloyd mit zwei Schleppen unterwegs war. Als die havarierten Einheiten hilflos quer zur Donau trieben und knapp unterhalb der Schule von St. Nikola waren, fuhr die „Rhein“ mit ganzer Kraft zu einer Landung in die Sandbank gegenüber St. Nikola, ließ schnell seine Schleppe ankern und brachte die „Pano Halma“ und die Schleppe an ein Ufer, den lecken Schlepp auf eine Sandbank bei Sarmingstein.

Durch den Einstau ist nun alles gefahrlos, aber doch nicht ganz, denn die starken Wendungen können immer wieder zum Übel gereichen. So havarierte das Motorfrachtschiff „Goliath“ der DDSG am 12. Mai 1965 bei einer Talfahrt mit drei Schleppen am Ausgang des Hößgangs, weil sich ein Schleppseil im Steuerruder des Schiffes verfang, wodurch das Schiff steuerlos wurde³⁶.

Im Struden hat es bis zum Einstau dort, wo einst der Strudel war, immer Schwierigkeiten gegeben, weil dort die Strömung sehr stark war. Bis zum Ersten Weltkrieg konnten die Zugschiffe wegen ihrer damals viel geringeren Maschinenleistung nur mit einem vollbeladenen oder mit zwei weniger beladenen Schleppen durch den Struden nach Grein fahren, von wo sie wieder umkehren und den in St. Nikola abgestellten Schlepp nachholen mußten. Für die Abwicklung der Schlepp-Manöver war ein Strum-Lots(e) mit dem Sitz ist St. Nikola verantwortlich³⁷.

Wenn man die Vielzahl der Schwierigkeiten für die Schifffahrt an den verschiedenen Stellen und bei den verschiedenen Wasserständen überblickt, kann man sich leicht vorstellen, daß nur mit ortskundigen Kennern der Wasserverhältnisse eine Schifffahrt möglich war. Solche Leute mußten zu allen Zeiten, auch schon bei den Römern und Kelten, oberhalb der ersten Gefahr, des Schwallecks, ansässig sein, um ihre Dienste den talfahrenden Schiffen anzubieten. Diese natürliche Gegebenheit hat Grein entstehen und mit der zunehmenden Bedeutung der Schifffahrt groß

werden lassen. Im Wappen von Grein ist dies durch die Abbildung eines Schiffes mit einem Schiffslenker ausgedrückt. Außerdem hatte Grein ein bedeutendes Hinterland. Daher sehen wir in der Steuer-Fassion von 1749 außer den für Struden aufgezählten Berufen noch je einen Rauchfangkehrer, Bader, Hurterer, Schlosser, Glaser, Hafner, Färber, Weißgärber, Binder, Trexler, Klampferer (machte „Klampfln“ für die Schopper), Lebzelter, Riemer, Seifensieder, Sattler und Zimmermaler. Im Schloß war neben zwei Burgfleischhackern auch ein „Capelmeister“ beschäftigt.

Unterhalb des Strudels und des Wirbels verdienten die Ansässigen durch die Hilfsdienste bei Schiffsunfällen und bei den Gegenfahrten. Die berühmte Raffelstetter Zollordnung³⁸ von etwa 905 macht klar, daß der ganze West-Ost-Handel hauptsächlich auf der Donau vor sich ging. Der Straßenverkehr war unbedeutend. Aber der Donauhandel war durch allzu viele Mautabgaben ausgenützt worden, daher das Übereinkommen.

Als die beste Übersicht über die Sagen des Strudengaus darf man die Sammlung von Pettschan³⁹ bezeichnen. Aber die Sagen leben nicht mehr. Die Zeiten eines trauten Beisammenseins bei einem Kienspan oder Petroleumlicht sind vorüber. Doch den Schusterstein an der Felsmauer der Burg Werfenstein kennt jeder. Auf diesem kleinen Platz in schwindelnder Höhe hat

³⁶ Aus den Tageszeitungen vorgemerkt.

³⁷ Oberlotse Franz Waninger hatte 1904 sein 50jähriges Dienstjubiläum gefeiert. Ein Enkel ist heute der Leiter der Nautischen Abteilung, ein zweiter ist Leiter der Technischen Abteilung der DDSG. Die drei Söhne seines Nachfolgers, Kurzbauer, wurden Kapitäne der DDSG. Diesem letzten Strumlotsen verdanke ich die Kenntnisse „des Wassers“ mit seinen Gefahren, des Zillenfahrens beim Bewältigen aller Hindernisse am Ufer, und der Schiffersprache, letzten Endes aber meine lebenslange Gebundenheit an den Strom meiner Jugendheimat.

³⁸ Als letzte Zollstation ist Mautern genannt. Von dort ging der Handel zum Großmährischen Reich hauptsächlich mit Salz, das einen hohen Zollsatz hatte. Für eine Stute oder einen Sklaven mußte 1 Denar gezahlt werden, für einen Hengst oder eine Sklavin aber 4 Denare.

³⁹ Wie Anm. 33.

der Schuster Isenflamm ein Paar Schuhe gedoppelt und damit sein Leben gerettet. Vorher war er wegen seines Liebesbemühens um ein hohes Fräulein zum Tod verurteilt gewesen.

Sagen haben meist irgend einen örtlich oder historisch wahren Anlaß. Folgende Sage könnte sich wirklich ereignet haben. Ein Raubritter war auf der Burg Sarmingstein belagert worden. Als seine Lage hoffnungslos wurde, verband der Ritter seinem Roß die Augen und sprengte in die Tiefe, wo Reiter und Roß zerschmettert liegen blieben. Noch heute endet die etwa drei bis vier Meter hohe, lange Bruchsteinmauer der Ruine an jenem senkrecht abstürzenden Felsen, bei dem sich die Aufführung einer Mauer erübrigt hatte.

Wer nicht weiß, wie es früher ausgesehen hat, dem mag das heutige Landschaftsbild recht lieblich erscheinen, besonders mit dem raschen Wechsel der Ansichten bei der Fahrt durch die Strudenstrecke. Ob dabei das Wasser langsamer oder schneller fließt, kann ihm gleichgültig sein. Früher hatten die Uferbewohner eine viel stärkere Beziehung zum Strom als heute und lebten mit ihm. Der Strom war ein Teil der lebendig erscheinenden Natur mit einem nach Jahreszeiten wechselndem Jahresrhythmus. Es wechselte die Wassermenge und damit die Geschwindigkeit und die Farbe. Das Ufer war keine Linie, sondern unregelmäßig von Kugeln begleitet. Die Menschen lebten mit dem „Wassa, da Doana“. Fast jedes Haus hatte seine eigene Zille. Und wer keine hatte, ließ sich überführen. Wenn jemand seine Kinder suchte, wo waren sie — am Wasser. Die älteren Kinder paßten auf die jüngeren auf. So lernten schon die kleinen Kinder das Wasser lieben und scheuen. Nie hörte ich, daß einmal ein Kind ertrunken wäre, wenn es am Wasser spielte oder in einer angehängten Zille schaukelte. Aber jetzt sind die neuen Ufer mit senkrechten Mauern mörderisch geworden. Wenn ein Kind ins Wasser fällt, kann es nirgends an der senkrechten Mauer hochkommen, und kaum jemand kann ihm helfen, zumal es auch keine Zillenhaken mehr gibt, die man früher leicht zur Hand hatte. So ist Ende Juni 1967 in Sarmingstein ein zwölfjähriger Schüler eine Woche vor der Zeugnisverteilung einer solchen mörderischen Mauer zum Opfer gefallen.

Im Stauraum des Kraftwerkes Jochenstein hat man überall an den Ufern flache Böschungen angelegt. Dies hatte der bayrische Landschaftsarchitekt Alwin Seifert so eingeplant. Der Strudengau hätte für ein Gleiches genug Gelegenheit geboten. Hier aber haben die Menschen so sehr die schöne, innere Bindung zum Wasser verloren, so daß es von Grein bis Persenbeug keine einzige Überfuhr mehr gibt.

Freilich, es ist ja auch das Wasser im ganzen Stauraum so schmutzig-schlammig geworden, daß man sich im Sommer gründlich abwaschen muß, falls man doch in der Donau „baden“ war. Beim Hößgang ist zwischen dem Damm und dem Steilhang ein klares Wasser. Dorthin kommen im Sommer sogar Amstettner zum Baden. Im Stauraum hört sich auch das Fischen auf. Man hat wiederholt in den Stauraum hunderttausende Jungfische eingebracht. Aber in diesem Schlamm kann sich kaum mehr Leben halten⁴⁰. Dank der Arbeit der Schiffsschrauben bleibt ein Gerinne ziemlich schlammfrei. Man merkt auch, daß die Fließgeschwindigkeit jetzt bedeutend größer ist als einen halben Meter in der Sekunde zur Zeit des Einstaues. Doch das sind Verhältnisse, die nicht mehr viel ärger werden können und den Uferbewohner schon ziemlich kalt lassen.

Dazu kommt aber jetzt die Hochwasserfrage, die nun ganz anders aussieht als zuletzt im Jahre 1954. Seither sind die Stauräume der Kraftwerke Aschach und Wallsee neu hinzugekommen. Rinsum⁴¹ hat im Jahre 1954 errechnet, daß im Stauraum von Jochenstein jährlich 400.000 cbm

⁴⁰ Im Sommer 1971 war das Wasser der Donau in der Wachau einige Zeit so mißfärbig braunschwarz wie der Schlamm im Ybbser Stauraum. Ein Fischer bei Spitz zeigte mir einen Weißfisch mit Flecken auf dem Schuppenkleid und mit bleichen statt roten Kiemen. Solche Fische habe er schon mehrere wieder ins Wasser geworfen. Meine Nachforschung ergab, daß man im Stauraum zeitweise Schlamm gebaggert und in große Zillen verladen hatte, die man unterhalb des Kraftwerks in die Donau entleerte. Ein solches Vorgehen zeigt die Hilflosigkeit gegenüber dem Schlammproblem.

⁴¹ Rinsum A. von, Der Oberlieger; Österr. Wasserwirtschaft, Jg. 6 (1954), H. 1/2, S. 29–38.

Schwebstoffe zur Ablagerung kommen, das ist fast ein Drittel der Gesamtmenge, die von der bayrischen Donau (700.000 cbm) und vom Inn (700.000 cbm) kommt. Ähnliche Mengen wie in Jochenstein können sich auch in den Stauräumen der Kraftwerke Aschach, Ottensheim, später noch Mauthausen und Wallsee ablagern. Wenn dann ein großes Hochwasser kommt, ist eine ungeheure Schlammflut zu erwarten. Überdies hat Kresser⁴² als wahrscheinlich errechnet, daß bei einem Hochwasser wie 1954 durch die Ausschaltung der Rückhaltebecken im Bereich der Innkraftwerke und der Eindeichungen in Bayern statt etwa 10.000 cbm/s um etwa 450 cbm/s mehr abfließen werden.

Beim Hochwasser 1954 hatte das Kraftwerk Kachlet bei Passau alle Schleusen geöffnet, um bei dieser günstigen Gelegenheit den Schlamm aus dem Staubecken zu entfernen. Es war nur zum Teil gelungen. Damals hatte sich im Linzer Überschwemmungsgebiet 10 cm Schlamm abgelagert. Wie hoch wird man im Strudengau in späteren Jahren bei einem größeren Hochwasser die Straßen usw. mit Schlamm bedeckt finden? In einer anderen Berechnung hat Rosenauer⁴³ die bei Linz vorüberkommende jährliche Schwebstoffmenge mit sieben Millionen Tonnen angegeben.

Man kommt mit folgender Berechnung zu einer guten Vorstellung über die Höhe eines künftigen Hochwassers. Der normale Stauspiegel wird dauernd auf einen Sarmingsteiner Wasserstand von 226,5 m über Adria einreguliert. Nehmen wir 227 m für Struden an, wo der Pegel-Nullpunkt mit 218,666 m über Adria bestimmt wurde. Der Pegelstand der Hochwässer in den Jahren 1899, 1920 und 1954 war 12,60 m, 11,03 m und 13,58 m. Weil die Bundesstraße im Struden 1,5 m über dem Stauspiegel liegt, waren die drei angeführten Hochwasserstände 2,7 m, 1,2 m und 3,7 m über dem Straßenniveau gelegen, das größte bekannte von 1501 weitere 2 m höher. Eine Vorhersage, um wieviel höher ein Hochwasser sein wird, weil sich wegen der Verschlammung das Wasser nicht mehr im bisherigen Talquerschnitt wird fortbewegen können, ist nicht möglich.

Die Landschaftsbezeichnung „*Strudengau*“ findet man heute in allen Atlanten und Karten. Die Herkunft dieses Talnamens verdient festgehalten zu werden. Aus dem „*Greiner Wochenblatt*“ der Jahre 1909 bis 1911 ist der ganze Werdegang ersichtlich. Im Sommer 1909, als die baldige Eröffnung der Bahn Krems—Grein sicher war, wurden alle Bürgermeister zwischen Ardagger und Ybbs nach Grein zu einer Beratung eingeladen, was man unternehmen könnte, um nach der Bahneröffnung den Fremden- und Touristenverkehr in dieses Gebiet zu lenken. Es wurde beschlossen, dem Tal einen passenden Namen zu geben und die Öffentlichkeit aufzufordern, Vorschläge an das Bürgermeisteramt Grein zu senden. Den Aufruf haben die Wiener Zeitungen und viele Provinzblätter gebracht. Es gab hunderte Vorschläge, wie z. B. Freyaschlucht, Wörthergau, Hunnenpforte, Donauzwang, Donauwirbel-Greinergau, Bergwaldau, Kaisergau u. a. Der Name Strudengau war nicht unter den Einsendungen. Der Vorschlag für diese Bezeichnung wurde vom Oberlehrer Gutleiderer in Altenmarkt an der Isper im „*Amstettner Wochenblatt*“ gemacht und mit treffender Ausführlichkeit begründet. Sie lautete in kurzer Fassung: Der Name Strudengau ist geschichtlich und landschaftlich begründet, erweckt Vorstellungen von Riffen und wirbelnden Wellen, ist volkstümlich, sprachlich leicht und gewandt. — Zum erstenmal öffentlich gebraucht wurde der Name im Juli 1910 vom Greiner Fremdenverkehrs-Komitee. Vieles ist seither in Vergessenheit geraten, manches jedoch lebt noch zumindest in Volkssprüchen fort, ohne daß man sich der Bedeutung so recht bewußt ist; so z. B. in dem folgenden scherzhaften Spruch, der an die ehemalige Blutgerichtsbarkeit erinnert:

„In Sax(e)n — packn s' di bei da Haxn,
In Grei(n) — fangan s' di ei,
In Nigla — stechan s' di a,
In Sablingstoa — zöhl'n s' deine Boa.“

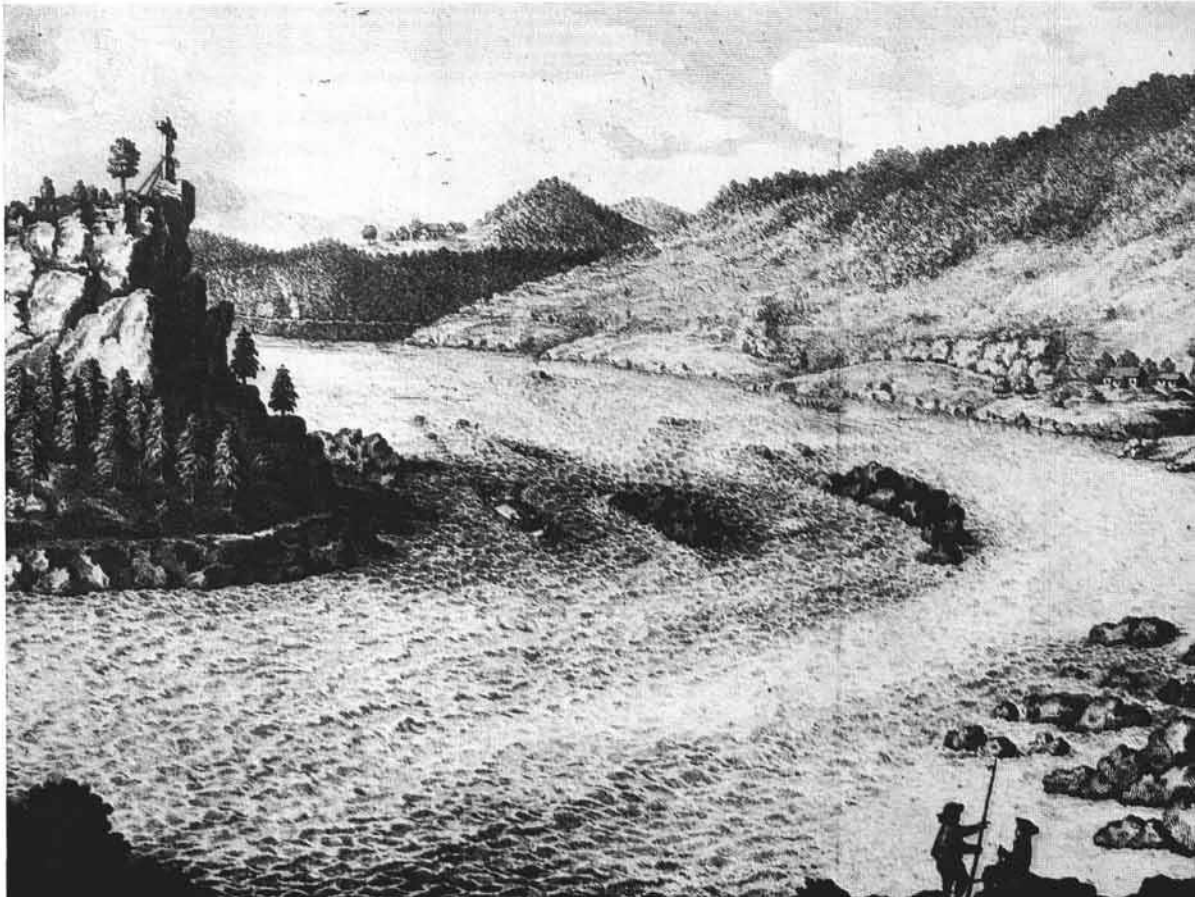
⁴² Kresser Werner, Der Einfluß der Regulierungs- und Kraftwerksbauten auf die Hochwässer; *Osterr. Wasserwirtschaft*, Jg. 6 (1954), H. 1/2, S. 65—68.

⁴³ Rosenauer Franz, Über das Wasser in Oberösterreich; *Jb. d. OÖ. Musealvereines*, 84. Bd. (1932), S. 424. — Neweklowsky Ernst, Die Donau bei Linz und ihre Regelung; *Naturkundl. Jb. Linz* 1955, S. 195 ff.



Abb. 1: Strudel und Wirbel, Lageplan. Nach J. Walcher, Strudenarbeiten (vgl. Anm. 3); Stich von J. E. Mansfeld. Ausschnitt.

Abb. 2: Blick auf den Strudel, links die Insel Wörth mit Kreuz. Ausschnitt aus J. Walcher, Strudenarbeiten.



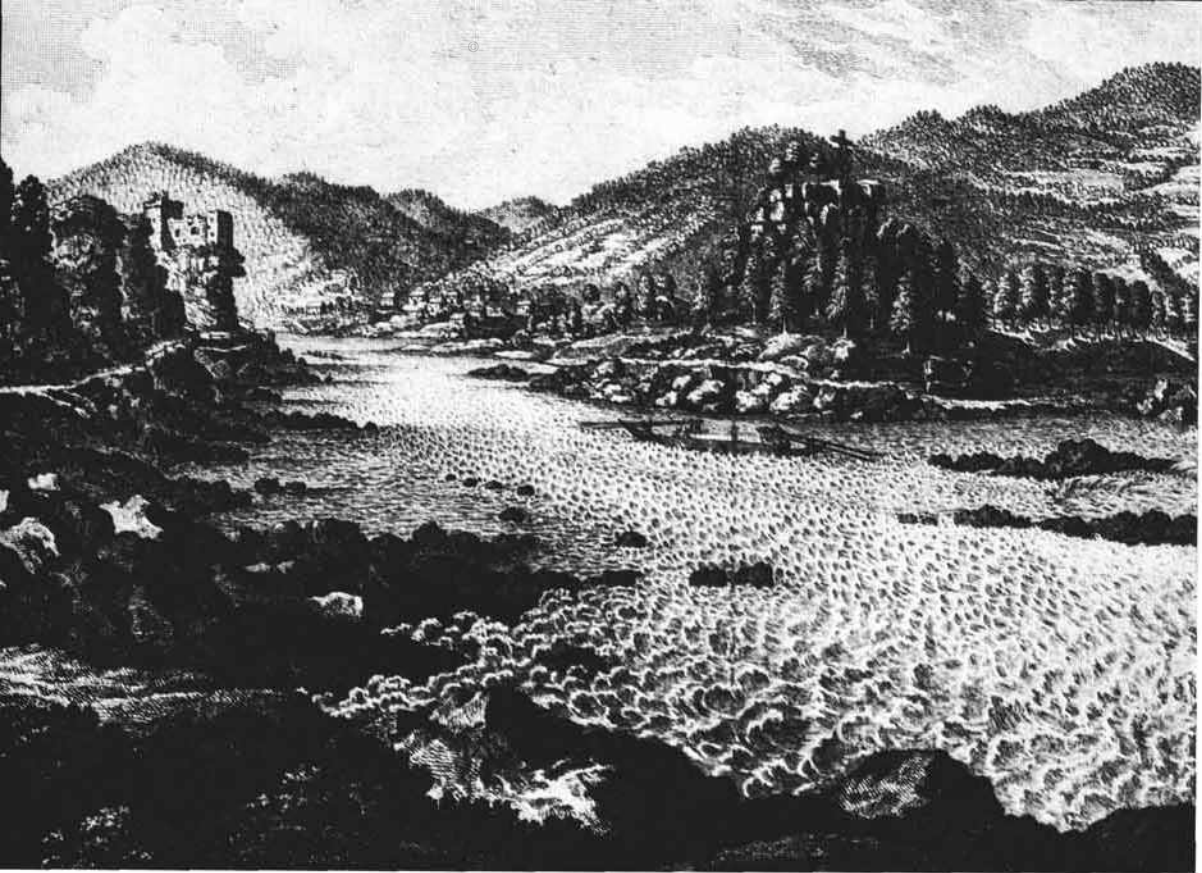
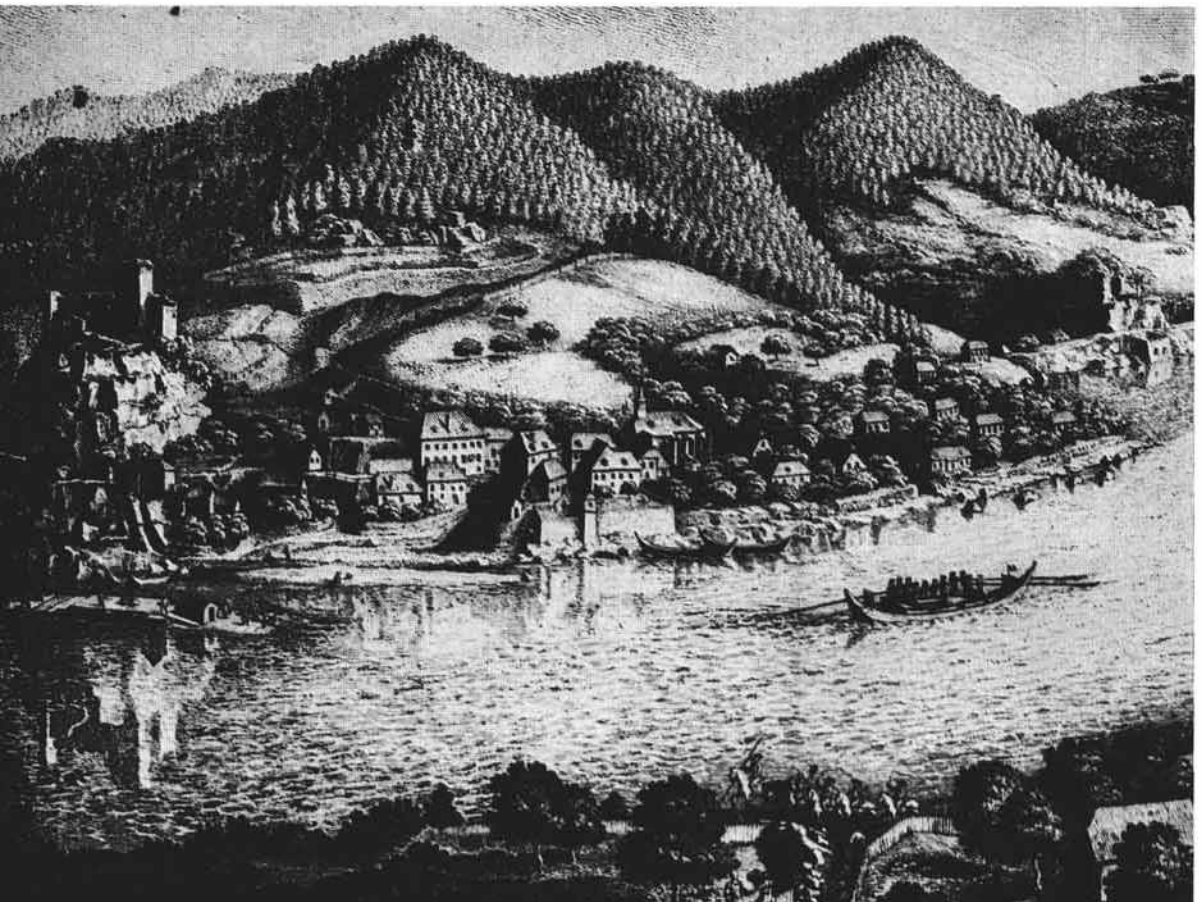


Abb. 3: Blick auf Ruine Werfenstein (links) und die Insel Wörth (rechts). Ausschnitt aus J. Walcher, Strudenarbeiten.

Abb. 4: Blick auf den Ort Struden. Ausschnitt aus J. Walcher, Strudenarbeiten.



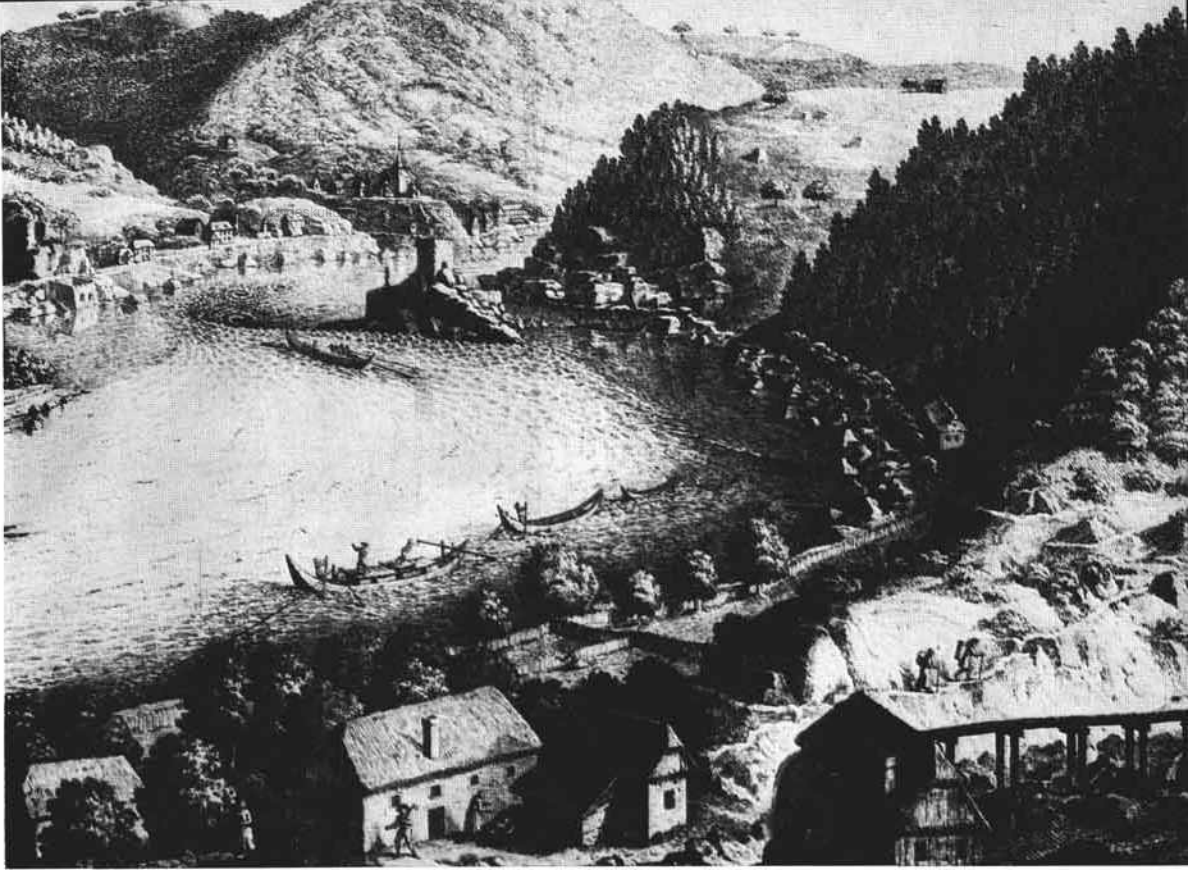


Abb. 5: Der Donauwirbel mit dem Hausstein (im Hintergrund) und der Ortschaft Hölzgang (im Vordergrund). Ausschnitt aus J. Walcher, Strudenarbeiten.

Bildnachweis: Alpenländische Lichtbildstelle, Wien.

Zu: *Topitz, Greiner Strudel und Wirbel*

Abb. 6: St. Nikola a. d. Donau mit altem Schulhaus (rechts) vor dem Hochwasser 1897 und 1899.



ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Oberösterreichische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1972

Band/Volume: [1972_1_2](#)

Autor(en)/Author(s): Topitz Alois

Artikel/Article: [Denkwürdiges vom Greiner Strudel und Wirbe 5-16](#)