

## KLEINE BEITRÄGE

### DER SCHIFFSFUND VON ALTENWÖRTH

#### 1. TEIL: VORLÄUFIGER BERICHT <sup>1)</sup>

Die Verlegung der Donau infolge des Kraftwerksbaues Altenwörth ließ, begünstigt durch den gleichzeitig herrschenden Niedrigwasserstand, einen im Flußschotter des alten Donauarmes am linken Ufer bei 'Strom-km 1980,670 eingelagerten Bodenfund von höchstem Seltenheitswert zutage treten <sup>2)</sup>. Bereits der erste Lokalaugenschein am Tage der Fundmeldung an die Kulturverwaltung Krems (10. November 1975 <sup>3)</sup>) ergab, daß ein historisches Donauhandelsschiff, beladen mit handwerklich erzeugten Eisenprodukten, vorlag. Das Sortiment umfaßt: Hämmer, Bohrer; Beiß- und Flachzangen, Scheren, Schraubstöcke; Stemmeisen, Hobelmesser, diverse Messerklingen, Säbelklingen; Nägel aller Art, Ahlen, Klampfnägel; Maultrommeln; Sägeblätter, Bleche; Bandeisen; Draht (vgl. Abb. 1).

Eine Drahtrolle und mehrere Fässer, deren Inhalt (Nägel) zu Klumpen verfestigt war, bildeten zwei gegenüberliegende und krummlinig konvergierende Wulste, die offenbar die Konturen des Schiffskörpers markierten (vgl. Abb. 2). Der geringste äußere Abstand zwischen ihnen betrug etwa 1,6 m, der größte etwa 2,6 m; ebensoviel maß auch die Längserstreckung. Die Fässer ragten etwa 30–40 cm hoch über das Niveau des Flußbettes empor. Leicht bewegliche Teile der Ladung waren nauwärts in geringfügigen Entfernungen lose auf dem Flußschotter abgelagert; kleine Metallgegenstände, wie Maultrommeln, Nägel, Scheren und Hobelmesser, lagen noch in einer Entfernung von 30 m stromab. Im Bereich der Umriss des Schiffskörpers fanden sich hingegen die gewichtigeren Güter: neben der Drahtrolle und den Nägelfässern noch Schraubstöcke und gebündelte Bleche, welche letztere zum Teil beiderseits über die Schiffswände nach außen gestürzt und ziemlich geordnet gelagert waren. Die Fortsetzung des Schiffskörpers nach hinten war durch herausragende Enden von Bandeisen gekennzeichnet, deren Richtung annähernd mit der Winkelsymmetrale zwischen den beiden Faßreihen übereinstimmte. Dies ermöglichte den ersten Rückschluß auf die Längsachse des Schiffes, die ungefähr zum heutigen Uferverlauf an dieser Stelle parallel lief.

Da die vorhandenen Umriss, wie oben gesagt, eine bestimmte Breite nicht übertrafen, war von vornherein eine der kleineren Zillenformen <sup>4)</sup> mit folgenden Abmessungen anzunehmen: Länge rund 15 m; Breite etwa um die angegebenen 2,6 m; Höhe rund 0,7 m <sup>5)</sup>. Das vorliegende Schiff muß sich auf Grund seiner Ladung eindeutig auf der Naufahrt befunden haben.

Die Fundstelle liegt an der Außenseite der Stromkrümmung, etwa 15 m vom Fuß der künstlichen Uferböschung entfernt; erst 8–12 m von der Fund-



stelle gegen die Strommitte hin befindet sich der Übergang zur heutigen Fahrrinne, der in diesem Bereich durch eine mit Gesteinskugeln untersetzte Schotterstufe verdeutlicht ist. Eine Untiefe dieser Art kann jedoch den Hergang des Unfalles, dem das Schiff wohl zum Opfer gefallen ist, nicht wesentlich beeinflußt haben. Denn obwohl das Donaubett gerade in dem von uns betrachteten Stromabschnitt bedeutenden Veränderungen unterworfen war (vgl. Abb. 3) <sup>6)</sup>, scheint an der Fundstelle zur Zeit des Unglückes immerhin ein so hoher Wasserstand geherrscht zu haben, daß nicht nur die üblichen sofortigen, sondern auch allfällige spätere Versuche, die teure Schiffsladung zu bergen, ausgeschlossen gewesen sein müssen <sup>7)</sup>. Das deutet eher darauf hin, daß das Unglück schon vorher seinen Lauf genommen hat und das Schiff bereits einige Zeit ungesteuert rann, ehe es – vielleicht ohne Augenzeugen <sup>8)</sup> und möglicherweise beeinflußt von einem Wirbel bei der Mühlkamp-Mündung <sup>9)</sup> – so tief getränkt wurde, daß weder die in Altenwörth tätigen „Außifahrer“ <sup>10)</sup>, noch die auf demselben Ufer gegenwärts strebenden Schiffszüge jemals darauf stießen <sup>11)</sup>.

Die aufgefundenen Säbelklingen ließen die Datierung auf das erste Drittel des 19. Jahrhunderts (spätestens wohl 1827) zu <sup>12)</sup>. Demzufolge konnte der Fund als Repräsentant der historischen Donauschifffahrt angesehen werden, die zu dieser Zeit ihren zahlenmäßig höchsten Stand erreicht hatte <sup>13)</sup> und ausschließlich auf Flößen oder flach gebauten hölzernen Schiffen abgewickelt wurde, wie sie bereits Jahrhunderte vorher in derselben Form die Donauszenerie beherrscht hatten <sup>14)</sup>. Der dokumentarische Wert für einen so langen Zeitraum wurde durch die Einmaligkeit des Fundes – handelte es sich doch um den ersten Schiffsfund in Österreich – noch vervielfacht.

Der Fund versprach der Forschung zwei Pioniertaten: erstens die Bergung und wissenschaftliche Bearbeitung eines reichhaltigen Warensortiments der Kleineisenindustrie; vor allem aber zweitens die Ausgrabung eines zum Großteil erhaltenen Schiffskörpers, welche das Bundesdenkmalamt beabsichtigte. Sehr zustatten kam dabei, abgesehen von der glücklichen Fundsituation, die von seiten der Österreichischen Donaukraftwerke A.G., Bauleitung Altenwörth, in Aussicht gestellte maschinelle Hilfe für die unerläßliche Aufschüttung eines Dammes, um die Fundstelle für die Ausgrabung trockenlegen zu können <sup>15)</sup>. Am 17. Februar 1976, wenige Tage vor Abschluß der diesbezüglichen Gespräche, wurde jedoch die Fundstelle durch einen Schwimmbagger derselben Firma von Grund auf durchwühlt und dabei in archäologischer Hinsicht völlig zerstört (Abb. 4) <sup>16)</sup>. Die berechtigte Hoffnung, den Schiffskörper zu bergen und zu konservieren, mußte daraufhin abgegeben und auf den Versuch reduziert werden, vielleicht wenigstens ein Schiffsmodell herzustellen <sup>17)</sup>. Erwartete Einblicke bezüglich der Bauweise des Schiffes, seiner Größe und Type, der Lagerung einzelner Frachtgüter, der Unfallsursache (Leck? Sturm? Wirbel? Brand?) u. a. m., wurden hinfällig oder unsicher, jedenfalls aber wesentlich erschwert.



Daß technokratische Gewaltstrieche oft für die Denkmalpflege mit Schlägen ins Gesicht identisch sind, ist schon zu einer leidvollen Erfahrungstatsache geworden. Aber die Singularität des hier betroffenen Fundes sprengt gewissermaßen die Maßstäbe für die Größenordnung des Verlustes. Einem gefahrvollen Lebensbereich, der Jahrhunderte hindurch einer Vielzahl von Menschen die Existenz ermöglichte, der aber auch Tausenden das Leben kostete<sup>18)</sup>, bleibt ein höchst treffendes Denkmal vorenthalten: trotz seines eher geringen Alters wäre der Fund in Anbetracht des kaum gewandelten Formenschatzes dieser Schiffe repräsentativ für den Zeitraum von Jahrhunderten gewesen<sup>19)</sup>, zumal Planskizzen nur sehr spärlich auf uns gekommen sind, von nennenswerten Überresten historischer Donauschiffe ganz zu schweigen<sup>20)</sup>. Eine Chance, die sich sehr wahrscheinlich auch in 100 Jahren nicht wieder bieten wird, ist zunichte.

Das Schicksal eines Bodenfundes, der einem Unglücksfall zu verdanken war, wurde durch ein neuerliches Unglück endgültig besiegelt.

Helmut Hundsbichler

#### ANMERKUNGEN

- 1) Die wissenschaftliche Auswertung des Fundes wird in zwangloser Folge in der vorliegenden Schriftenreihe geschehen und mehrere Themenkreise umfassen: das Schiff; die Ladung; die metallkundliche Untersuchung des Ladegutes (freundlicherweise angeregt von der „Hütte Krems“, durchgeführt in Zusammenarbeit mit der Abteilung Forschung, Entwicklung und Qualitätswesen der VÖEST-Alpine AG, Linz, der Forschungsdirektion der VEW, Kapfenberg, und dem Erich-Schmid-Institut für Festkörperphysik der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Leoben).
- 2) Die Umleitung der Donau war am Nachmittag des 6. November 1975 abgeschlossen. Der Pegel Altenwörth fiel dadurch auf Werte unter minus 100 cm (eine genauere Angabe ist nicht möglich, da infolge der großen Absenkung der Hydrograph ausfiel). Zum Vergleich einige Niedrigwasserstände aus den Vorjahren: 1971 0,56 m; 1972 0,51 m; 1973 0,50 m. Die Fundstelle war, wie eine Nachfrage ergab, dem langjährigen Mitarbeiter des Strombauamtes, Herrn Rupert Wanko (geb. 1892), bereits etliche Jahre bekannt (mündliche Mitteilung an den Verfasser). Auch der ehemalige Schulleiter Dir. Süß erwähnte bereits vor Jahren Lage und Art des Fundobjektes (mündliche Mitteilung von Herrn Ing. Hans Knofel, Altenwörth, an den Verfasser).
- 3) Die Meldung des Fundes erstattete in anerkennenswerter Weise Herr Ing. Helmut Róiczek (Krems).
- 4) Unter „Zillen“ sind aber definitionsgemäß nicht nur die kleinsten Fahrzeuge zu verstehen (Ernst Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei auf der oberen Donau 1, Linz 1952, S. 171 f.).
- 5) Hinsichtlich der Größenordnung des Altenwörther Schiffes könnte man — ohne freilich eine endgültige Aussage über dessen Schiffstypen vorwegnehmen zu wollen — folgende Vergleichsbeispiele heranziehen:  
Plättel, etwa 15,3 m lang, 2,8 m (oben) bzw. 2,4 m (unten) breit, 0,75 m hoch; vgl. Ernst Neweklowsky, Die Salzachtschiffe und ihre Erbauer, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 100, 1960, Tab. I, Nr. XV c (mit Planskizzen auf Bild 6).



## DER SCHIFFSFUND VON ALTENWÖRTH

Sechsertrauner, 14,75 m lang, 2,65 m (oben) bzw. 2,55 m (unten) breit, 0,73 m hoch; vgl. Neweklowsky, *Schiffahrt und Flößerei* 1, S. 205 (für das Jahr 1865).

- 6) Zu den bedeutenden Veränderungen des Donaubettes bei Altenwörth seit 1780 vgl. Friedrich Slezak, *Historische Veränderungen der Donaulandschaft im Tullner und Wiener Becken*, Diss. Wien 1948, S. 81—83. Diese Veränderungen finden ihren kartographischen Niederschlag zunächst aber nur in den Stromkarten, während die Landaufnahmen ein Jahrhundert lang einfach die Josephinische Aufnahme unseres Stromabschnittes (um 1780) wiedergeben.
- Abb. 3 zeigt die früheste Stromkarte: Joseph de Porta, Karte des Donaustromes von Freienstein oberhalb Ybbs bis zur Marchmündung, 1:7200, um 1805, Section 32-33-34 (Original im Kriegsarchiv Wien).
- 7) „Die Waren, die in den verunglückten Schiffen geladen waren, gingen oft gänzlich oder wenigstens zum Teil verloren.“ Z. B. wurden bei einem Schiffsunglück in Sarminstein 1771 von 1632 Metzen Getreide, die getränkt worden waren, 1563 gerettet (Ernst Neweklowsky, *Die Schiffahrt und Flößerei auf der oberen Donau* 3, Linz 1964, S. 183). 1796 wurde ein Schiff des Michael Fink d. Ä. mit einer Ladung von 15 Kanonen bei Vilshofen getränkt. Durch eine großangelegte Suche, die Androhung des Militärstandes für den schuldtragenden Sößstaller und den Einsatz eines Hebezeugs gelang es, alle 15 Kanonen zu bergen. Der Schaden betrug dennoch 500 Gulden: vgl. Otto Meißinger, *Die historische Donauschiffahrt. Holzschiffe und Flöße* (Schriftenreihe des Schiffahrtsmuseums Spitz a. d. Donau 1), Melk 1975, S. 146 ff. 1890 verunglückte in Spitz eine Tirolerplatte; der hydraulische Kalk, den sie geladen hatte, verfestigte sich im Wasser, wurde mit Flaschenzügen aus der Donau gezogen und als Baumaterial für Grundmauern verwendet (ebd. S. 20). — Tatsächlich weist das unweit der Fundstelle aufgenommene Profil VII—VIII, das auf der Stromkarte von 1805 (Abb. 3) rechts unten eingezeichnet ist, eine sehr ansehnliche Wassertiefe aus.
- 8) Nach übereinstimmender Auskunft der ältesten Bewohner von Altenwörth, der Herren Emmerich Mayer (geb. 1890, ehemals Fischereiaufseher) und Rupert Wanko (vgl. Anm. 2), die Zeit ihres Lebens im Bereich der Donau tätig waren, existierte keine mündliche Überlieferung eines Schiffsunfalles an der betreffenden Stelle — auch nicht unter den ortsgesessenen Altenwörthern (mündliche Mitteilung an den Verfasser).
- 9) Der heute etwa 110 m oberhalb der Fundstelle mündende Mühlkamp bildete vor der nunmehrigen Verlegung in der Donau einen Wirbel, dem wiederholt Schwimmer zum Opfer gefallen sind (Marterl!). Die laut Abb. 3 bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts gegebene Stromkrümmung schließt auch für jene Zeit eine intensive Wirbelbildung nicht aus.
- 10) Die Tätigkeit von „Außfahrern“ (mit den Stromverhältnissen eines bestimmten Gebietes vertraute, während der Naufahrt aufgenommene Nauführer als Lotsen, die auf schwierigen Strecken vorübergehend das Schiff führten), erwähnt Meißinger, *Donauschiffahrt*, S. 26 für Zwentendorf; solche Lotsen versahen noch zu Ende der Ruderschiffahrt auch in Altenwörth ihren Dienst: Herr Mayer weiß von drei dort ansässig gewesenen „Außfahrern“ namens Weidlinger (sen. und jun.) und Proleitner (mündliche Mitteilung an den Verfasser).
- 11) „Die Schiffszüge gingen von Wien über Zwentendorf am rechten Ufer, wo sie dann oberhalb des Ortes auf das linke Ufer bei Altenwörth überwechseln mußten“ (Meißinger, *Donauschiffahrt*, S. 35).
- 12) Die von Dr. Ernst Englisch (St. Pölten/Krems) schon bei der Auffindung getroffene grobe Einordnung in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde in einem freundlicherweise von Dr. Erich Gabriel (Heeresgeschichtliches Museum Wien) erstellten Gutachten wie folgt präzisiert: die Säbelklingen stammen auf



Grund ihrer Form aus dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts, stimmen jedoch mit keiner der in der österreichischen Armee normiert gewesenen Seitenwaffen überein. Sie dürften vielmehr für einen Besteller aus Ungarn angefertigt worden sein, denn „den ungarischen Offizieren stand es bis zur Adjustierungsvorschrift vom 13. Juni 1827 frei, Säbel mit Klingen nach eigener Wahl zu tragen“. Da die Klingen andererseits bereits einen Hohlsliff aufweisen, ist eine Datierung in das 18. Jahrhundert ausgeschlossen.

- 13) Meißinger, Donauschiffahrt, S. 95.
- 14) Zur Geschichte der Donauschiffahrt vgl. Neweklowsky, Schiffahrt und Flößerei 1, S. 15—63; zur Bauart der Schiffe ebd. S. 161 f.; die bis zum Ende der Ruderschiffahrt auf der Donau übliche Bauweise der Schiffe unterschied sich nicht wesentlich von der vorrömischen (Fund im Laibacher Moor, ca. 500 v. Chr.). — Der Bau des ersten eisernen Ruderschiffes erfolgte 1840 in Linz (ebd. S. 62), doch hat sich schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts beim Transport von Massengütern die Dampfschiffahrt praktisch durchgesetzt (Meißinger, Donauschiffahrt, S. 41).
- 15) Dieser Maschineneinsatz war für das Frühjahr 1976 vorgesehen, da während der Frostperiode eine Ausgrabung praktisch unmöglich erschien und die Fundstelle bis zu diesem Zeitraum für eine Maschine nur unter unvertretbar hohem Kostenaufwand erreichbar gewesen wäre. Außerdem bestand keine Gefahr, daß durch den Fund irgendwelche Bauarbeiten verzögert werden könnten, da solche Arbeiten im Bereich der Fundstelle erst für Herbst 1976 terminisiert waren. — Bei dieser Gelegenheit sei den Herren des Gendarmeriepostens Kirchberg am Wagram für die sofortige Bereitwilligkeit gedankt, die Beobachtung der Fundstelle in die Patrouillenfahrten einzubeziehen.
- 16) Von diesem Ereignis berichteten: der Rundfunk (Landesrundschau für das Burgenland, Niederösterreich und Wien vom 25. Feber 1976), das Fernsehen (Österreichbild vom 27. Feber 1976) und die Presse (z. B. Kurier Nr. 57 vom 27. Feber 1976, Niederösterreichische Land-Zeitung, Jg. 97, Flg. 10 vom 4. März 1976 und — sehr sachverständig — Neue Kronen Zeitung, Nr. 5671 vom 14. März 1976). — Der Schwimmbagger war nach Aussage des Bauleiters Altenwörth der Österreichischen Donaukraftwerke A.G. in jenem Strombereich, dem auch die Fundstelle angehört, damit beauftragt, in der Fahrinne nach Gesteinskugeln zu suchen. Baggerarbeiten im Uferbereich, wo die Fundstelle liegt, seien dabei nicht vorgesehen gewesen, aber auch nicht zu verdenken, da ja auch dort Gesteinskugeln aufgetreten sein könnten. Der Bauleiter räumte allerdings auch persönliche Neugier des Schwimmbaggerführers (der immerhin das Kapitänspatent besitzt) ein, da die Fundstelle durch wiederholtes Erscheinen von „Grabungswilligen“ bekannt gewesen sei. Nichtsdestoweniger berief sich der Bauleiter auf das in einem Brief der Kulturverwaltung Krems vom 12. November 1975 geäußerte Ersuchen um Geheimhaltung des Fundes, um zu begründen, daß er den Schwimmbaggerführer nicht von der Lage der Fundstelle in Kenntnis gesetzt hat (!).
- 17) Zur Bewältigung dieser Aufgabe erklärte sich in dankenswerter Weise Herr Dipl.-Ing. Kurt Schaefer (Wien) spontan bereit.
- 18) Vgl. Meißinger, Donauschiffahrt, S. 25.
- 19) Vgl. Anm. 14.
- 20) Vgl. die bei Neweklowsky, Salzachtschiffe, Bild 1—6 veröffentlichten undatierten Planskizzen (salzburgisch) aus dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv München. „Mit wenigen Ausnahmen gab es früher keine Pläne oder Zeichnungen für Holzschiffe. Das Wissen über den Schiffbau wurde vom Vater auf den Sohn, vom Meister auf den Gehilfen vererbt. Mit Ausnahme von Kriegsfahrzeugen (deren Pläne von Militärdienststellen hergestellt wurden) wird man daher heute kaum Schiffspläne von der früheren Holzschiffahrt finden“ (Meißinger, Donauschiffahrt, S. 91).





Abb. 1 Das Sortiment der Fundgegenstände



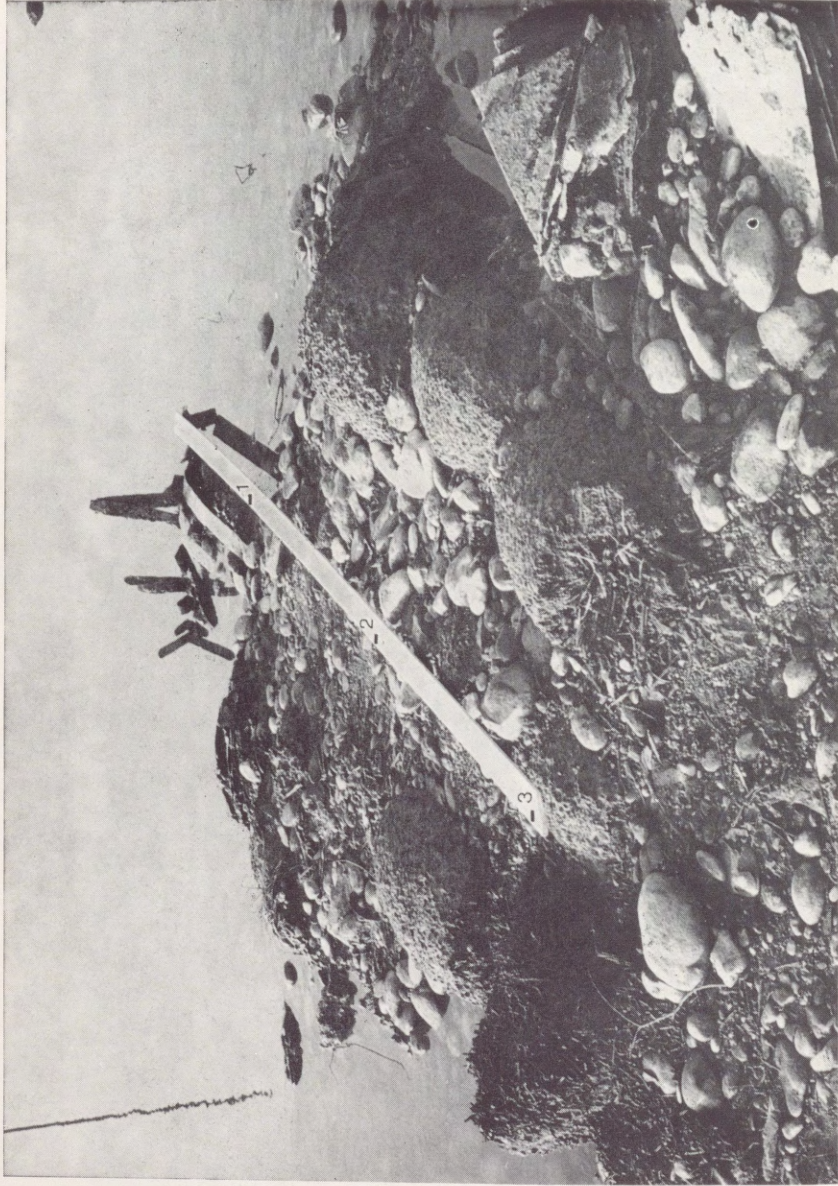


Abb. 2 Die Fundstelle am 1. Dezember 1975



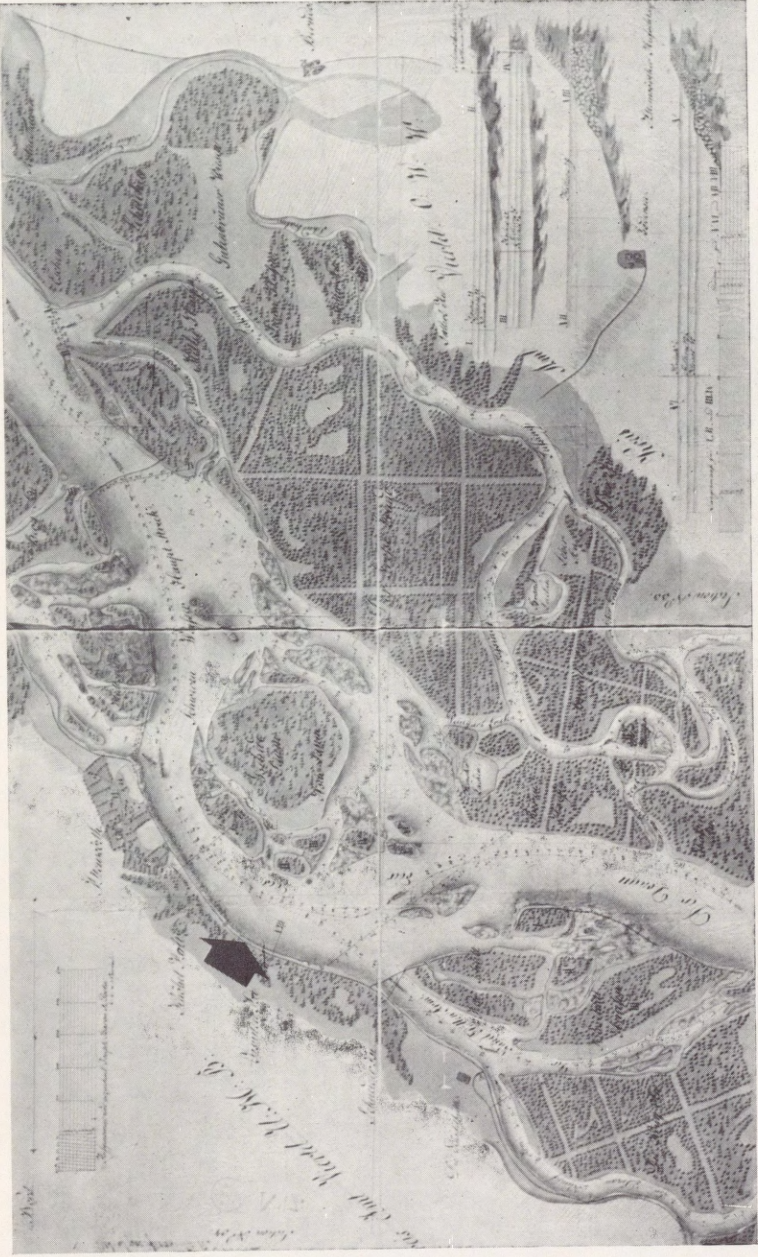


Abb. 3 Der Donauverlauf bei Altenwörth um 1805



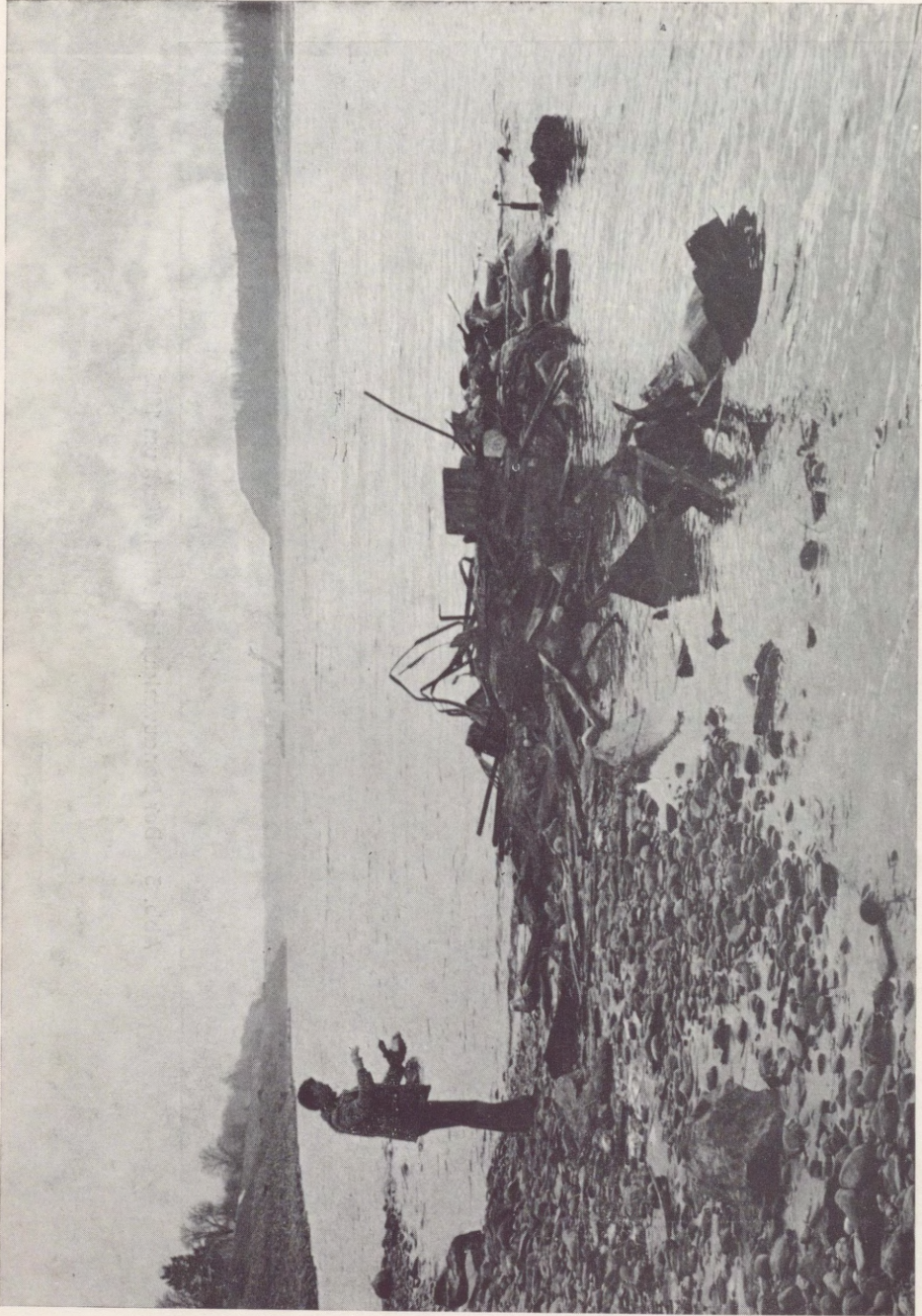


Abb. 4 Die Fundstelle nach der Zerstörung