

Zeitschrift

des

MUSEUM

FRANCISCO ~ CAROLINUM.

Nro. 23.

Lin3, Samstag den 20. August

1842.

Donau-Dampfschiffahrt.

„— auf der Rheide ruht der Pilot, es warten die Flotten,
Die in der Fremdlinge Land tragen den heimischen Geist,
And're zieh'n frohlockend dort ein mit den Gaben der Ferne,
Doch von dem ragenden Mast wehet der festliche Kranz.“

Schiller.

Ein stets allgemeiner werdendes Streben nach dem Materiellen ist das charakterisirende Merkmal unsers Zeitalters, welches — durchdrungen von dem Gedanken, daß die Materie ein nothwendiges Element des Universums ist, — deren Gesetze erforscht, fühlend, daß der Geist, wenn er auch über die Materie hinaus ist, dennoch, wie sich ein Zeitgenosse ausdrückt, »keineswegs für die Wirklichkeit von ihr wegsehen darf, sondern vielmehr an ihr das Werkzeug seiner eigenen Darstellung, seiner Offenbarung nach Außen hin besitzt.« Dieses Gefühl ließ die materiellen Interessen gegenwärtig den mächtigsten Hebel für Kunst und Wissenschaft werden. Diese — vordem abgeschlossen, und nur auf eigenem Boden sich bewegend, — treten hervor ins wirkliche Leben, greifen mit Macht in das Räderwerk des socialen Vereins, und erheben die anscheinend geringfügigsten Beschäftigungen auf staunenerregende Standpunkte. Jedes Feld, das nur einige Ausbeute verspricht, wird von tausend Händen bearbeitet; in bunter Mischung sehen wir den gemeinen Arbeiter und den Künstler, den schlichten Handwerksmann und den Gelehrten hülfreich sich die Hände bieten. Was den vereinzelt Kräfte nie gelungen wäre, brachte dieses Zusammenwirken zur Vollendung, und erstrebte eine Kulturstufe, deren Eintreten man noch vor Kurzem nicht so nahe glaubte. Sie konnte aber nur durch die gegenseitige Mittheilung des Einzel-Wissens erreicht, die Resultate gelehrter Forschungen, die Ergebnisse angestellter Experimente mußten vorher der Publicität übergeben werden. Nur dadurch wurde es möglich, sich aus der Nacht

hervor zu arbeiten, die lähmend auf der Vorzeit lastete, physische vor psychischer Macht, ja selbst imaginäre vor wirklichen Größen bevorzugend.

Hat aber einerseits die öffentliche Kundgabe mühevoll errungenen Wissens unser Zeitalter auf diese (vielfach verkannte, vielfach auch überschätzte) Kulturstufe erhoben, so ist sie andererseits dem weiteren Fortschritte zum Bedürfnisse geworden; denn nur durch allseitig freien Austausch werden die Gedanken berichtigt, die Ansichten geläutert, individuelle Erfahrungen zum Gemeingut erhoben, das gemeinschaftliche Wissen vermehrt, Theorie und Praxis in vollen Einklang gebracht. Die offene Bekannntgabe der Ansichten und Erfahrungen Einzelner, und das vielseitige Behandeln eines und desselben Gegenstandes durch allgemein zugängliche Organe sind es übrigens, wodurch die Zeitinteressen allgemein, die Fragen der Gegenwart selbst dem Ununterrichteten zur Klarheit gebracht, gemeinnützige Unternehmungen vor Verkümmern geschützt, und die Interessenten (durch Darstellung der wahren Sachlage) sowohl vor möglichen Beeinträchtigungen, als vor unzweckmäßigem Zaudern verwahrt werden.

Vorzüglich diese Rücksicht bewog auch uns, ein schon mehrseitig besprochenes Argument neuerdings aufzugreifen, hierüber unsere, auf Thatsachen und das Ansehen sachkundiger Männer basirten Ansichten, verwebt mit den Resultaten früherer Forschungen, mitzutheilen, und hiedurch wenigstens dem Vorwurfe zu steuern, der uns treffen müßte, wenn wir ein in unserer Handelsgeschichte so sehr epochemachendes Unternehmen, — die Dampfschiffahrt auf der Donau, — mit Stillschweigen übergangen. Absehend jedoch vom technischen Standpunkte und auch das Eingehen auf ihren, unseren Tagen angehörigen, mithin bekannten Entwicklungsgang vermeidend, sehen wir uns das Ziel, die Wichtigkeit der Donau-Dampfschiffahrt in Beziehung auf Handel und Verkehr darzuthun. Um aber hiezu einer sicheren Unterlage

nicht zu entbehren, halten wir für nothwendig, vorerst noch unser Augenmerk I. auf den Strom selbst mit seinem Gebiete, II. auf seine Verbindungen und III. auf den Donauhandel im Allgemeinen zu richten.

I. Die Donau und ihr Gebiet.

Die Donau entspringt am Schwarzwalde im Großherzogthume Baden, durchfließt das Fürstenthum Hohenzollern-Sigmaringen und den südöstlichen Theil des Königreiches Würtemberg, welches sie bei Ulm schiffbar verläßt, das Herz des Königreiches Baiern durchströmt, unterhalb Passau (unterm 31° L., 48° 30' Br.) das österreichische Gebiet betritt, Ober- und Niederösterreich, dann Ungarn durchströmend bei Orsova (unterm 40° 20' L., 44° 30' Br.) zum türkischen Strome wird, die natürliche Gränze zwischen der Walachei und Rumili bildet, unterhalb Galacz Rußland (Bessarabien) von der Türkei abgränzt, und in fünf Hauptmündungen, welche viele Strandseen und ein sumpfiges Delta (Bogasi) bilden, sich in das schwarze Meer ergießt.

Auf ihrem 1855 englische oder 398 $\frac{2}{5}$ geographische Meilen langen Laufe berührt sie viele volkreiche Städte und gewerbsthätige Ortschaften, darunter: Ulm (15,000 Einwohner), Regensburg (21,942 E.), Passau (10,211 E.), Linz (23,109 E.), Wien (337,927 E.), Preßburg (37,200 E.), Comorn (18,000 E.), Gran (gegen 15,000 E.), Waizen (12,000 E.), Ofen und Pesth (jenes mit 34,820, dieses mit 85,278 E.), Goldvár (10,000 E.), Baja (15,000 E.), Neusag (17,000 E.), Belgrad (30,000 E.), Semendria (10,000 E.), Widdin (25,000 E.), Nicopoli (10,000 E.), Sifow (21,000 E.), Rusdschuk (30,000 E.), Silistria (20,000 E.) und Braila (30,000 E.).

Nicht nur der Anbau so vieler großer Städte und zahlreicher blühender Ortschaften, sondern auch die — keinem andern bedeutenderen Flusse des europäischen Continents eigene — östliche Strömung sichern der Donau einen Vorzug vor den übrigen Strömen Europa's, weil der Binnen-Schiffahrt und dem Handels-Verkehre hierdurch ein — dem gewöhnlichen — entgegengesetzter Weg eröffnet wird. Dieser Vorzug wird dadurch noch erhöht, daß die Donau-Länder unter die gesegnetsten von Europa gehören, wo rege Thätigkeit herrscht, Viehzucht, Gewerbe und Industrie blühen, und der Boden einen unermeßlichen Reichthum an Erzeugnissen der mannigfaltigsten Art liefert, von denen ein Großtheil gerade im Osten Europa's und in den westasiatischen Küstenländern den besten Absatz finden.

Das Strombett der Donau bietet aber der freien Schiffahrt noch vielerlei Hindernisse; denn die obere Flußstrecke bis Wien, trägt noch allzu sehr den Charakter eines Gebirgsstromes an sich. Die vielen Krümmungen, die Zertheilung in mehrere Arme, das starke Gefälle, die manchmal zu große Ausdehnung und Seichtheit des Fahrwassers, endlich die vielen Brücken geben der Schiffahrt noch manche Schwierigkeiten zu lösen, und selbst die untere Donau ist nicht in allen ihren Theilen ohne Gefahr zu beschiffen, sie führt an unwirthbaren, öden Gegenden, Marsch- und Steppenländern vorüber, ihre Ufer sind streckenweise steil, und aller Landzufuhr entbehrend. Die Lootsen müssen den Lauf des Stromes zu allen Jahreszeiten auf das Sorgfältigste studieren, um die Schiffe nicht auf Barren zu führen. Am Islásch und am eisernen Thore (Djerdab) schließen verborgene Klippen den Fluß nach seiner ganzen Breite. *) Dankbare Anerkennung verdient jedoch unsere Staats-Verwaltung, deren rastloses Streben viele bestandene Schiffahrtshindernisse bereits hob, viele ehemals gefährliche Stellen ohne Gefahr beschiffbar machte, und durch Felsensprengungen, Fashinen- und Spornbauten, so wie durch bedeutende Durchstiche den Strom zu reguliren keinen Aufwand und keine Mühe scheute. Wer kennt nicht die ungeheuren Anstrengungen, die erforderlich waren, um die Durchfahrt beim Passe Struden selbst bei niederem Wasserstande möglichst gefahrlos zu machen? **) Welcher Wasserrei-

*) Die Stellen am Islásch und am eisernen Thore wurden früher für gänzlich unfahrbar gehalten. Der k. k. Hofkriegsrath ließ die Schiffahrtshindernisse im wallachisch-türkischen Gränzregiments-Bezirk durch den Schaikisten-Oberst, Jankovich, untersuchen, und eine Stromkarte mit einer potamographischen Beschreibung der Donaufrecke von Moldawa bis zu ihrem Austritte aus dem österreichischen Staatsgebiete entwerfen. Als die für die Schiffahrt nachtheiligsten Stellen stellten sich heraus: a) die Stromenge zwischen Babagay und Wacht-Alibeg, b) die Stromenge zwischen Kazan und Dgradina, c) die Steingeröll-Bänke bei Jucz, und d) die Steingeröll-Bänke bei Sozla, Szirniga, Islásch, Dachtalia und Greben.

**) Schon seit Jahren werden die Klippen-Sprengungen im Fahrwasser der Donau am Passe Struden (bei Grein), und zwar zur Winterszeit bei niederem Wasserstande fortgesetzt; namentlich aber wurden im Winter 1839 und 1840 mehrere der bedeutendsten Klippen gesprengt. Die zu diesem Behufe verwendete Mannschaft des k. k. Pionier-Corps bewährte auch bei diesen beschwerlichen Arbeiten ihre oft erprobte Ausdauer. Ihrem Eifer und der umsichtigen Leitung des Technikers W. Grimm, vor Allem aber der energischen Einwirkung Sr. Excellenz des Herrn Landes-Präsidenten Philipp Freih. v. Sternosky ist es zu danken, wenn die Fahrstrecke von vielen der gefährlichsten Steinfelsen (wie der Schiffer die im Strome befindlichen

fende blickt nicht dankbar auf die vielen Stromregulirungs-Bauten auf der Flußstrecke von der Gränze Baiern's bis Wien? oder auf jene von Moldawa bis zum eisernen Thore? *)

Auch in Baiern geschah seit ungefähr sieben Jahren Vieles, die Hindernisse hinwegzuräumen, welche der Donau-Schiffahrt von Ulm bis unterhalb Passau vorzüglich entgegenstanden. Viele von den die Schiffahrt am meisten hindernden Flußkrümmungen, vorzugsweise auf der Strecke von Kellheim bis an die österreichische Gränze, sind durchstochen, das Flußbett dort, wo es sich am weitesten ausdehnte, und nicht die gehörige Fahr-tiefe hatte, beengt, die gefährlichsten Felsenriffe im Fahrwasser zwischen Wilshofen und Passau gesprengt, und die Fahrt am sogenannten Jochensteine (unterhalb Passau) durch zweckmäßige Vorkehrungen gefahrloser gemacht worden. Auch auf den Brückenbau hat Baiern gegenwärtig sein Augenmerk gerichtet, und bei deren Bau oder Restauration die gehörige Höhe und Breite der Fahröffnungen unter Staatscontrolle gestellt.

Die Hindanhaltung der Schwierigkeit des Ein- und Auslaufens größerer Schiffe an den versandeten Donau-Mündungen wurde durch den mit Rußland am 15. Juli 1840 abgeschlossenen Vertrag in Aussicht ge-

setzt (Felsenriffe zu nennen pflegt), geläubert wurde. Leider gestattete der hohe Wasserstand in den Wintern 1840 bis 1842 nur die Fortsetzung der minder notwendigen Felsensprengung außer der Fahrbahn.

*) Se. kaisert. Hoheit der Erzherzog Palatin von Ungarn, der sich auf das Wärmste für die Hebung der Donau-Schiffahrt interessirt, übertrug die Leitung der Regulirungs-Arbeiten auf der Stromstrecke von Moldawa bis zur türkischen Gränze dem Grafen Stephan Széchenyi, bei welchem man nicht nur die nöthigen technischen Kenntnisse, sondern auch einen unermüdlichen Eifer voraussetzen konnte. Im October 1834 begann die Felsensprengung. Täglich arbeiteten an tausend Sprenger an den Stromschnellen zwischen Gyukowa und Szvintga. Die Sprenger wurden von den k. k. Bergwerken gegeben, und Neu-Moldawa namentlich stellte auf einige Zeit sämtliche Bergwerks-Arbeiten ein, um das Unternehmen möglichst zu fördern. Mehrere gefährliche Felsen wurden gesprengt, und in der That wurde eine gute Landstraße gebaut. Bis jetzt ist es freilich noch nicht dahin gekommen, daß auch die Unterbrechung der Dampfschiffahrt auf dieser Strecke gänzlich beseitigt wäre, obgleich der kühne Capitän Dobraskovich dieselbe mehr als 150 Mal experimentativ bei jedem Wasserstande besuhr, jedoch dem Feuerwerk des Grafen Széchenyi werden auch noch die letzten Schiffahrts-Hindernisse weichen. — Nähere Nachrichten über Széchenyi's Verdienste um die Schiffahrt auf der Donau im Allgemeinen, und um die Einführung der Dampfschiffahrt im Besonderen finden sich in folgendem Reiseverke: „A Steam-Voyage down the Danube; with Sketches of Hungary, Wallachia, Servia and Turkey; by Michael I. Quin, Author of „a Visit to Spain,“ 2 Vols. London, 1835.“

stellt, wobei Rußland gegen Einhebung eines — für Dampfschiffe ohne Unterschied auf vier spanische Piafter oder Talaris (à 2 fl. 3 2/3 fr. Conv. Mze. W. W.) für die Ein- und Ausfahrt festgesetzten — Zolles sich anheischig machte, der Versandung in der Sulina-Mündung vorzubeugen, und einen Leuchtturm an dieser Donau-Mündung herzustellen.

Bevor noch dieser Vertrag abgeschlossen war, fand die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein Auskunftsmittel gegen die Schwierigkeit der Fahrt durch die Donau-Mündung darin, daß sie einen Verbindungsweg zwischen Czernawoda und Küstendje, in der Gegend, wo einst der Trajans-Canal angelegt werden sollte, herstellen ließ, und ein vizirielles Rescript erwirkte, wodurch ihr die Unterstützung aller Local-Behörden zur Befahrung dieser Strecke zugesichert wurde. Diese Strecke von acht Meilen wird auf einem ziemlich gut erhaltenen Landwege für Waaren und Passagiere in eigens dazu verfertigten Wagen zurückgelegt, dabei werden jedoch die Fahrten über Galacz, wenn es der Wasserstand zuläßt, abwechselungsweise mit den vorbezeichneten fortgesetzt.

(Fortsetzung folgt.)

Beschreibung des Hundssteines im Pinzgau, und des ehemals auf demselben am St. Jakobstage Statt gehaltenen Volksfestes.

(S t u f.)

Jetzt kam die Reihe an jene Bursche, welche im Ernste einen Zweikampf mit einander bestehen wollten, wozu sie sich oft schon lange zuvor förmlich herausfordert hatten; denn es war herrschender Gebrauch, daß junge Bauernbursche im Pinzgau, wenn sie während dem Laufe des Jahres sich entzweiten, mit den Worten zum Zweikampf sich herausforderten: — »Wir kommen auf dem Hundsstein zusammen.« — Den Aeltesten der Volksversammlung, welchen das Amt der Kampfrichter übertragen ward, wurde die Ursache des ersten Zweikampfes kund gegeben, worauf dieselben dann die Entscheidung aussprachen: — »Wir wollen sie ehrlich zusammen lassen!« — mit der Bedingung, daß sie keine unerlaubte List oder verborgene Waffe gebrauchen, sich nicht droffeln oder beißen, keinen Schlag und Stoß mit sogenannten Stoßringen an den Fingern versetzen, oder auf eine andere Weise einander vorsätzlich verwunden sollten. Hierauf begann der Zweikampf, welchem die Zuschauer ernst und stille beiwohnten, und der so lange dauerte, bis einer der beiden Kämpfer ermattet, oder durch die Stärke und Gewandtheit seines Gegners

überwunden, bisweilen aber auch in der Hitze des Kampfes verwundet oder mit einem verrenkten Gliede und gebrochenen Beine zu Boden stürzte.

Nach gänzlicher Vollendung aller Scherz- und Ernst-Zweikämpfe begab sich das junge Volk auf eine nahe Ebene, welche noch den Namen Tanzboden trägt. Hier wurde beim munteren Schalle der sogenannten Schwegelpfeiffen, Leiern, Hackebretten, Maultrommeln u. s. w. getanzt, dabei sogenannte Gsaugl, kleine gereimte Gedichtchen aus dem Stegreife gesungen. An einem anderen Nasenplate bildete sich ein fröhliches Gelage um ein ungeheuer großes, flaches Felsenstück, welches noch der Zechtsch genannt wird. Hier befanden sich Mundvorräthe und Getränke in Fülle; hier labten sich Zuschauer und Kämpfer mit Schmausen und Zechen, wobei zugleich Volkslieder gesungen, gejauchzt, alte Sagen erzählt, und manche Geschäfts- und Freundschafts-Verbindung durch biederer Handschlag und unter Darreichung des vollen Trinkgefäßes mit den Worten: — »Ich bring Dirsl!« — geschlossen und befestigt wurde. Nicht ferne von dieser ungeheueren flachen Felsenmasse lagen auch mehrere kleinere Felsenstücke, welche einen halben bis einen ganzen Centner und auch noch mehr an Schwere gewogen haben dürften. Diese Felsen-Trümmer wurden von den Bauernburschen zur Kundgebung ihrer Stärke aufgehoben und herumgetragen. Aber auch ein kleines, aus lose über einander gelegten Felsen-Trümmern und kleineren Steinen erbautes Kapellchen befand sich hier, vor welchem manches gemüthlich-fromme Gebet zum Himmel empor stieg.

Gegen Abend zogen Zuschauer und Kämpfer endlich wieder wohlgemuth nach Hause.

Ob schon das interessante Schauspiel des beschriebenen Volksfestes auf dem Hundsstein bereits seit einem halben Jahrhundert nicht mehr Statt findet, so ist es dennoch der Mühe werth, den Berg zu besteigen; denn das großartige und herrliche Panorama, welches auf der höchsten Kuppe des Rückens sich darstellt, die schönen und angenehmen Alpengefilde, bewohnt von munteren und gastfreundlichen Melkern und Senninen, und die artenreiche, bunte Alpenflor lohnen hinlänglich die ohnehin nicht sehr beschwerliche Besteigung dieses Gebirges, welche von dem Seitenthale und Wallfahrts-Dorfe Alm, eine Stunde vom Marktflecken Saalfelden entfernt, über den Aberg und die Aberg-Alpen ohne viele und große Beschwerlichkeit unternommen werden kann, und wo man sogar zu Pferde bis in die obersten Alpen des Hundssteins gemäch-

lich gelangen mag, auf welchem Wege wir selbst schon vier Mal bis auf den höchsten Punkt des Hundssteins, und von dort wieder herunter bis Alm in einem Tage gekommen sind, obschon wir mit Einsammlung der Pflanzen mehrere Stunden zugebracht haben; denn längs dem Pfade, den Tristen und Wiesen, auf welchem und über die man bei dieser Tour auf den Aberg, die Aberg-Alpen, die Hundsstein-Alpen, Langsee und Neufasern bis auf die höchste Kuppe des Rückens gelangt, bieten sich dem Freunde der Alpenflor eine Menge schöner und interessanter Alpenpflanzen zur Einsammlung dar.

Fr. Ant. Alexander v. Braune,

k. k. Regierungs-Sekretär und mehrerer naturforschenden gelehrten Gesellschaften Mitglied.

Vermehrung der Sammlungen

des Museum Francisco-Carolinum für Oesterreich ob der Enns und Salzburg vom 1. bis letzten Juli 1842.

A. Bibliothek.

I. Druckwerke. 1) Kurzer und gründlicher Unterricht den General-Baß oder Partitur nach den Regeln recht und wohl schlagen zu lernen, von Mathäo Gugl, Salzburg 1719; gewidmet vom Herrn Carl Edlen von Pfügl, Oberkämmerer des löbl. Magistrates zu Linz. 2) Relation der unter- und oberösterreichischen evangelischen Stände-Abgesandten nach Wien, gedruckt im Jahre 1610; Widmung vom Herrn Anton Ritter von Spann, ständischen Syndikus. 3) Theodori Craanen Tractatus physico-medicus de homine. Lugduni Batavorum 1687; vom Herrn Jos. Hafner, Inhaber der lithographischen Anstalt zu Linz. 4) Das vaterländische Museum in Böhmen im Jahre 1842, herausgegeben vom Verwaltungsaus-schusse der Gesellschaft, Prag; vom Herrn Franz Polachy, ständischen Historiographen des Königreiches Böhmen. 5) La Mythologie et les fables expliquées par l'histoire. Tome second. par M. l'Abbé Banier, Paris 1738; von Sr. Hochwürden Herrn Leopold Diehl, regul. Chorherren von St. Florian und Pfarrer zu Walding. 6) Ueber Vaccination, Revaccination und den wahren Werth beider, Wien 1842. Vortrag, gehalten in der k. k. Gesellschaft der Aerzte in Wien; von dem Herrn Geber Franz Birrer, Ritter v. Kettenbach, Med. Dr. 7) Der neuen Zeitschrift für Tyrol und Vorarlberg achtes Bändchen; von dem löbl. Ferdinandum zu Innsbruck. 8) Viertel Jahresbericht des historischen Vereines von und für Oberbairern, und dessen Herausgabe des oberbairischen Archives für vaterländische Geschichte, 4. Bandes 1. Heft, München 1842; eingesendet vom genannten Vereine.

(Schluß folgt.)

Redacteur: Gisbert Kapp.

Verleger: Buchhändler Quirin Haslinger.