

## Die Nachtfahrten auf der Donau.

Vor nicht ganz einem Jahre ist der Vorschlag gemacht worden, die Leistungsfähigkeit der Donauschiffahrt zu verdoppeln, d. h. die bisher übliche Betriebszeit der Zugdampfer von 12 Stunden mit Hilfe der Nachtfahrt auf 24 Stunden zu erhöhen. Dieser Vorschlag, der vom Korvettenkapitän v. Döbrentai ausging, wurde alsbald in die Tat umgesetzt und heute zweifelt kein Mensch mehr an der Lebensfähigkeit des Gedankens und selbst die hartnäckigsten Einwürfe wurden durch die vor kurzem auf den schwierigsten Stellen der Donau durchgeführten Nachtfahrten widerlegt. Man wählte zuerst die durch ihre Untiefen berühmten Partien des Eisernen Tores aus, wo insgesamt 42 mit Bleigas gespeiste und bei Nacht schon auf sechs bis sieben Kilometer erkennbare Leuchtbojen verankert wurden. Die Versuchsfahrten ergaben selbst hier ein ausgezeichnetes Ergebnis. Nur bei einem Zugdampfer ergaben sich nicht ganz vollkommene Resultate und zwecks neuerlicher Versuche wurde daher bei Sturmwind und sehr niedrigem Wasserstand am 12. März d. J. mit dem Dampfer „Elöd“ auf der nautisch schwierigen Strecke Wien—Linz die Fahrt mit einem leeren Schleppe im Tau angetreten. Ueber die Einzelheiten und die Bedeutung dieser Versuchsfahrt verbreitet sich Korvettenkapitän v. Döbrentai in der ersten Nummer der neugegründeten Monatschrift „Mitteilungen aus dem Eisenbahn- und Schiffahrtswesen im Weltkriege“ in folgender Weise:

Zwecks neuerlichen Versuches wurde am 12. März 1918 mit dem Dampfer „Elöd“ auf der Strecke Wien—Linz die Fahrt mit einem leeren Schleppe im Tau angetreten. Die Strecke von Wien bis Stein in vollkommener Dunkelheit durchfahrend, waren die beiden Kapitäne Karl Neumeister und Biegl zum ausgiebigen Gebrauche der Scheinwerfer schwer zu bewegen. Ebenso wurde von der Nachtfahrt durch den Struden und die oberhalb gelegenen Stellen abgeraten, doch siegte schließlich die Erwägung, daß selbst bei Nichtentsprechen der Scheinwerfer ein größeres Unglück verhütet werden kann. Als dann in der Nacht vom 13. auf den 14. März 1918 sowohl der Struden als auch die oberhalb gelegenen seichten Stellen bei ununterbrochener Benützung der Scheinwerfer, vollkommen mondloser, bewölkter Nacht und leichtem Regen mit der gleichen Sicherheit wie bei Tag durchfahren waren, schien das Eis gebrochen. Zumindest die Bemannung des Dampfer „Elöd“ war von der vollen Verwendbarkeit der Scheinwerfer nunmehr überzeugt. Daß an der Fahrt nicht Beteiligte noch immer anderer Ansicht waren, konnte die weitere Verwendung und Einbürgerung dieses Mittels für Nachtfahrten nicht mehr beeinträchtigen. Um aber allen gemachten Einwendungen zu begegnen, habe ich beim nächsten Neumond, am 8. April 1918, mit demselben Dampfer mit drei beladenen Schleppe im Anhang die Reise Wien—Regensburg bei ununterbrochener Tag- und Nachtfahrt in 80 Stunden absolviert, die Tullnerfurten, den Struden bergfahrend, das Michacher Rachtel tal-fahrend nachts passiert, Linz, Passau, Regensburg bei Nacht angelassen und verlassen. Der Wasserstand war bei dieser Reise so gering, daß zwischen Flußgrund und dem Boden des tiefsten Schleppe bei Schildorf nur 15 Zentimeter festgestellt wurden. Diese mit Recht bahnbrechend zu nennende Fahrt und die darauf folgenden beiden Demonstrationsfahrten Wien—Stein haben nunmehr alle Zweifler bekehrt, die schwierige obere Donau war für die Nachtfahrten erobert. Seither befährt sowohl der

Dampfer „Elöd“, als auch dessen Schwesterdampfer „Las“, die Strecke oberhalb Wien anstandslos bei Tag und Nacht. Diese Fahrten ergeben die volle Ueberzeugung von der ausgezeichneten Verwendbarkeit der Scheinwerfer in jedem engen Strombett und die absolute Entbehrlichkeit von Leuchtfeuer und Leuchtbojen in solchen Gewässern. Hingegen erscheint eine ausgiebigere und bessere Tagesbezeichnung von leicht überfluteten Steinbämmen, Traversen und sonstigen Untiefen sehr wünschenswert. Die gleichen Erfahrungen wie auf der Strecke Wien—Regensburg machte man ungefähr einen Monat später auch auf der Strecke des Eisernen Tores, wo man sich gleichfalls ausschließlich auf die Scheinwerferbeleuchtung verließ. Die in der ersten Hälfte Mai 1918 am Eisernen Tor und auf der Kataraktenstrecke bei schlechtestem Wetter mit den Dampfern „Magharorjag“ und „Centaur“ durchgeführten Versuchs- und Demonstrationsnachtfahrten hatten nämlich bei größerer Strombreite und schwierigsten nautischen Verhältnissen ein über Erwarten günstiges Ergebnis. Es wurden sowohl über das Eisene Tor, als auch über die Kataraktenstrecke trotz stürmischer, finsterner und regnerischer Nächte nicht nur die normalen, sondern sogar Rekordfahrzeiten erzielt. So führte „Magharorjag“ zwei Schleppe mit 750 Tonnen Ladung in 2 Stunden 30 Minuten von Turn-Severin über das neue Tor nach Bodica bei Orjova und denselben Anhang in sechs Stunden von Bodica über die Kataraktenstrecke nach Drenkavo.