

stream

Das Magazin von viadonau
Ausgabe 04, 2016



Ein Jahrhundert in der Stromsohle

Entdeckung eines Stücks
Donaugeschichte

viadonau

15



Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich | **viadonau**

Schifffahrt kompakt für die Aktentasche – auf 45 übersichtlichen Seiten informiert der ***Jahresbericht Donauschifffahrt 2015*** umfassend über aktuelle Entwicklungen in Sachen Verkehr, Transportaufkommen, Fahrwasserverhältnisse und vieles mehr. Jetzt bestellen oder einfach unter www.viadonau.org downloaden und klare Sicht erlangen mit DEM Kompendium zur Binnenschifffahrt auf der Donau.

Von den verborgenen Welten auf dem Donaugrund



Hans-Peter Hasenbichler

HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

Flüsse verändern sich stetig. Das macht sie auch heute noch zu abenteuerlichen Orten mit tief verborgenen Geheimnissen. So manches dieser Geheimnisse, das unsere Vermessungsexpertinnen und -experten der Donau entlocken, berichtet weniger von Pegelständen, Anlandungen oder Veränderungen des Uferverlaufs. Diese besonderen Funde erzählen von uns selbst, sind faszinierende Fragmente kurioser, spannender oder dramatischer Geschichten, die vom alltäglichen Leben, vom tragischen Scheitern, vom simplen Pech eines Kapitäns oder einfach von den schaurig-dunklen Seiten der Donau handeln. Als Entdecker solcher besonderen Objekte erfüllen unsere Vermessungsfachleute eine doppelt wichtige Funktion. Denn unabhängig von ihrer jeweiligen Geschichte können große Objekte wie Fahrzeuge, Schiffswracks oder altes Kriegsgerät, ähnlich natürlich entstandenen Untiefen, die Schifffahrt auf der Donau gefährden. Sie aufzufinden und für ihre Beseitigung zu sorgen, ist ein zentraler Aspekt unserer Arbeit. Zugleich bieten besondere Fundstücke eine seltene Gelegenheit, unmittelbare Eindrücke von Leben und Technik früherer Tage zu erhalten, und können von großer Bedeutung für Wissenschaft und Forschung sein.

So kann uns schon ein alter Dampfkessel oder ein Ziegelstein aus k. u. k. Tagen, wie aus einem aktuellen Fund bei Orth an der Donau, ein kostbares Fenster in vergangene Zeiten sein, als Schifffahrt und Wirtschaft, aber auch Leben und Schicksale der Menschen am Strom noch ganz anders aussahen als heute. Folgen Sie uns im aktuellen stream vom Messschiff zum Donaugrund und zu den kleinen Rätseln unserer eigenen Geschichte.

8 Hingeschaut
Ein Jahrhundert
in der Stromsohle:
Wie Vermessungsexpertinnen
und -experten bei Orth an
der Donau ein 100 Jahre altes
Schiffswrack entdeckten



18 In Sachen Donau: Sicherheit
FAIRway Danube weist
den richtigen Weg



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell



14 In Sachen Donau: Umwelt
Störe – „Könige der Donau“



16 In Sachen Donau: Wirtschaft
Danube Logistics Portal

Blitzlicht

- 6** Auftakt für FAIRway Danube/
Danube Day 2016/viadonau
erhält BGF-Gütesiegel/Neues
Naufahrtboot für die Donau/
B-Stelle runderneuert

Hingeschaut

- 8** **Ein Jahrhundert
in der Stromsohle**
Von der Arbeit und den
Entdeckungen der Strom-

vermesserinnen und -vermesser
und warum ein alter Dampf-
kessel Rätsel aufgibt

In Sachen Donau

- 14** **Umwelt**
Störe – vom Schutz der
einstigen „Könige der Donau“
- 16** **Wirtschaft**
Danube Logistics Portal –
All-in-one-Service für die
Donau-logistik

18 Sicherheit

FAIRway Danube für die optimale
Fahrt auf der Wasserstraße

20 Corporate Governance

via.fit: Über betriebliche Gesund-
heitsförderung bei viadonau

Nachgefragt

22 Archäologie am Damm

Warum Grabungen im Vorfeld
von Dammsanierungen
wichtig sind



„Bedenkt man, dass wir am Tag bis zu 500 000 Quadratmeter der Flusssohle kontrollieren, wird einem klar: Außergewöhnliche Funde sind wie die Nadel im Heuhaufen.“

Werner Loibl
8 Hingeschaut



26 Ausgegraben
Ein Ziegel mit Geschichte



25 Stromkilometer
Friedhof der Namenlosen

Am Haken

- 24 Wenn die Lichter der Großstadt locken**
Von Linzer und Wiener Bibern

Stromkilometer

- 25 Friedhof der Namenlosen**
Zwischen Vergessen und leisem Gedenken: Ruhestätte für unbekannte Donauleichen

Ausgegraben

- 26 Zeitzeuge aus Kaisertagen**
Von der Fundstelle bei Orth:
Ein mondäner Ziegel aus Guntramsdorf

Gesichtet

- 27 Good-Practice-Manual**
gibt Tipps/Filmclip über
Erhaltung

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
Chefredaktion Eva Michlits, Projektmitarbeit: Andreas Herkel **Autoren dieser Ausgabe** Eva Michlits, Andreas Herkel, Milica Gvozdic, Agnes Frager, Barbara Becker, Vera Hofbauer, Hélène Masliah-Gilkarov, Michaela Sterl, Katja Rosner, Alexander Stagl, Dimitris Boulasikis **Idee und Kreation** Brands, Marken und Design GmbH **Fotos** viadonau, Pilo Pichler, Andi Bruckner, Johannes Zinner, Haslinger, Fotolia, Christian Baumgartner, Ratschan/TB Zauner, Martin Parzer **Produktion/Druck** TriSys, DI Hans A. Gruber KG

Blitzlicht



Für den optimalen Weg Auftakt für FAIRway Danube

Mit FAIRway Danube haben Österreich, die Slowakei, Ungarn, Kroatien, Bulgarien und Rumänien eine neue Initiative gestartet, um die Fahrwasserhältnisse entlang der Donau zu verbessern. Im Februar 2016 fand dazu der erste offizielle Auftritt in Brüssel statt. An der Nutzung der Wasserstraße Interessierte und Vertreterinnen und Vertreter der EU-Politik in diesem Bereich waren eingeladen, die geplanten Aktivitäten mit den Projektpartnern zu besprechen. Von Juli 2015 bis Juni 2020 arbeiten die Wasserstraßenverwaltungen daran, die Informationslage zu den Seichtstellen entlang der Donau zu verbessern. Darauf aufbauend optimieren sie den Verlauf der Fahrrinne und können auf der Basis der Projektergebnisse bedarfsgerechte Instandhaltungsmaßnahmen setzen – für noch mehr Sicherheit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit in der Binnenschifffahrt. Die Initiative wird von der „Connecting Europe Facility“ (CEF) der Europäischen Union gefördert. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übernimmt gemeinsam mit viadonau die Projektkoordination.

Get active! Danube Day 2016

Ein Tag ganz im Zeichen der Donau. Am 13. Juni luden das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie die MA 31 – Wiener Wasser bereits zum zwölften Mal zum großen Donauschutz-Thementag im Museums-Quartier in Wien. Mehr als 1 000 junge Donaubesessene von acht bis zwölf Jahren nutzten an 18 interaktiven Stationen die Gelegenheit zu einer aufregenden Entdeckungsreise durch die vielfältige Welt der Donau – von faszinierenden Berufen über Wissenschaft und Forschung bis hin zur artenreichen Pflanzen- und Tierwelt.

Der Danube Day fand heuer als Green Event statt. Eröffnet wurde der Donautag von den Bundesministern Jörg Leichtfried und Andrä Rupprechter sowie Stadträtin Ulli Sima. „SOKO Donau“-Kommissarin und Danube-Day-Patin Lilian Klebow begrüßte die jungen Interessierten und stimmte das Publikum auf einen spannenden Tag für die Donau ein.





Gesundheitsförderung – ausgezeichnet!

viadonau erhält BGF-Gütesiegel

Ein gesundes Leben schließt den Arbeitsplatz mit ein. Seit bereits drei Jahren bietet viadonau allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein vielfältiges Aktionsprogramm zur Förderung eines gesunden Lebensstils am Arbeitsplatz – von Vorsorgeuntersuchungen und Biofeedbackanalysen über Audiometrieuntersuchungen bis hin zu Workshops zu „Stressmanagement“.

Das Projekt „via.fit“ sowie die nachhaltige Verankerung der betrieblichen Gesundheitsförderung bei viadonau wurden am 19. Februar in St. Pölten im Beisein von Bundesministerin Sabine Oberhauser mit dem BGF-Gütesiegel ausgezeichnet. Das Gütesiegel wird für jeweils drei Jahre verliehen und prämiiert Leistungen zur erfolgreichen Umsetzung von Projekten für die betriebliche Gesundheitsförderung sowie deren konsequente dauerhafte Einbindung in die Unternehmensentwicklung.

Volle Kraft mit „Halber Meile“

Neues Naufahrtboot für die Donau

Halbe Meile – klein, aber fein! Davon konnte sich Schauspielerinnen Lilian Klebow bei der Taufe des neuen viadonau-Naufahrtbootes am 18. April mit eigenen Augen überzeugen. Die „SOKO Donau“-Kommissarin spendete als Taufpatin den traditionellen Segen für eine allzeit gute Fahrt und stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. Und genau das soll der zehn Meter lange, silbergrau schimmernde Flitzer fortan für die Binnenschifffahrt sicherstellen. Auf der Suche nach gefährlichen Seichtstellen wirft die Halbe Meile mit ihren empfindlichen Messinstrumenten einen genauen Blick auf den Donaugrund. Schon am 22. April gastierte die Halbe Meile bei der Langen Nacht der Forschung in der Nähe des Schwedenplatzes am Donaukanal in Wien. Interessierte erhielten faszinierende Einblicke in die Gewässervermessungstechnik und die verborgenen Seiten der Donau.



Von der Schleuse Wallsee

B-Stelle runderneuert

Mit neuer Deckenkonstruktion und Metallverschalung außen sowie einer ergonomisch neu gestalteten Arbeitsumgebung erstrahlt die B-Stelle bei Wallsee seit Juni in neuem Glanz. Nachdem im Juli 2014 ein Kraftwerkskran in die Südseite der Befehlsstelle gestoßen war, erfolgte Anfang April der lang erwartete Startschuss zu ihrer

Sanierung. Dabei wurden Teile der B-Stelle abgerissen und neu aufgebaut sowie die Haustechnik runderneuert. Darüber hinaus wurde eine ferngesteuerte Lichtanlage installiert und der Arbeitsplatz der Schleusenaufsicht modernisiert. Die Baumaßnahmen fanden im Vollbetrieb der Schleuse statt. Die Anstrengungen haben sich gelohnt. Die Schleuse Wallsee verfügt nun über die modernste B-Stelle auf dem österreichischen Donauabschnitt.

Ein Jahrhundert in der Stromsohle

Die Stromvermessungsprofis von viadonau wissen:
Was auf dem Donagrund landet, ist nie ganz verloren.
Von Zeit zu Zeit legt der Fluss Erstaunliches aus vergangenen Zeiten
wieder frei, und die Arbeit der Fachleute auf ihren Messschiffen
wird zur wahren Entdeckungsgeschichte.

Gheimnisjäger von besonderem Schlag: Eigentlich sind sie nicht auf der Jagd nach Schätzen, und trotzdem suchen sie unermüdlich nach dem Verborgenen in der Donau – Anlandungen durch das letzte Donauhochwasser, Veränderungen des Uferverlaufs und vor allem Seichtstellen, die die Schifffahrt gefährden können. Sie überprüfen Wasserstände, vergleichen Daten und versuchen jede Veränderung des Flussbetts aufzuspüren – die Erkundung des Donaogrunds ist ihr Job, und stets gilt: Nach der Kontrolle ist vor der Kontrolle. Kommt zur gewissenhaften Routine eine außergewöhnliche Entdeckung, zeigt sich umso deutlicher, wie wichtig die tägliche Arbeit der Expertinnen und Experten von viadonau auf ihren Messschiffen ist.

Aus dem Sand der Donau

Werner Loibl kann eigentlich so schnell nichts aus der Ruhe bringen. Seit 1997 als Vermessungsexperte und seit sechs Jahren bei der Stromsohlenvermessung an der Donau tätig, weiß der Fachmann genau, worauf er achten muss, wenn er

an Bord des Messschiffes Alpha seinen prüfenden Blick über die Echolotaufnahmen des Donauflussbetts wandern lässt. Mit ungewöhnlichen Funden sind die Messprofis von viadonau vertraut. Am Vormittag des 15. März beschleunigte sich dann aber auch der Puls des erfahrenen Technikers. Während der Stromsohlenvermessung bei Orth an der Donau zeichnete sich auf den Aufnahmen des Donaogrunds eine ungewöhnliche Formation ab. Nach mehreren Kontrollmessungen war klar: Mitten auf dem Strom, exakt bei Stromkilometer 1 904,1, hatte der Fachtechniker weit mehr als eine Sanddüne entdeckt. Die erste Vermutung: ein Boot. Gemeinsam mit der Obersten Schifffahrtsbehörde beschloss man, Teile des Wracks zu bergen.

In der Stromsohle der Donau finden sich natürlich vor allem Sand und Kies. Oft genug gerät aber auch Menschen gemachtes unter die Messinstrumente. „Dass wir bei der Untersuchung der Stromsohle auf mögliche Gefahrenstellen immer wieder einmal Objekte

entdecken, die in der Donau nichts verloren haben, ist eigentlich nichts Ungewöhnliches“, bestätigt Werner Loibl. „Genau wie natürlich entstandene Untiefen können auch sie die Schifffahrt gefährden. Daher ist das Auffinden und Beseitigen solcher Objekte sehr wichtig.“ Die Vermessungsprofis beobachten vor allem die Fahrrinne der Donau, also jenen Teil des Stroms, der für die Schifffahrt nutzbar bleiben soll. Um hohes Ladegewicht zu ermöglichen, sind ausreichende Wassertiefen vor allem für die Güterschifffahrt wichtig. Daher werden Wasserstände von mindestens zweieinhalb Metern angestrebt. Entdecken die Vermessungsteams Seichtstellen, werden diese durch Baggerungen des Wasserstraßen-Managements abgetragen. Zwischen Schrott und Alltagsmüll verbirgt sich in seltenen Fällen ein echtes Kleinod der Geschichte, das unverhoffte Einblicke in die historische Schifffahrt ermöglicht. Manches liegt seit vielen Jahrzehnten oder sogar Jahrhunderten in der Stromsohle. Warum werden solche Relikte nicht früher entdeckt?

Vera Hofbauer, Leiterin des Wissensmanagements bei viadonau, und Stromvermesser Werner Loibl begutachten Teile des Wracks, das im März bei Orth entdeckt wurde.



„Die Strömungskraft der Donau verändert die Flusssohle kontinuierlich“, erklärt Loibl. „Durch dieses Geschiebe können Dinge, die lange verdeckt waren, schließlich aufgedeckt werden und umgekehrt.“ Lächelnd fügt der Experte hinzu: „Und neben der Erfahrung braucht es manchmal eben einfach auch Glück, um etwas zu finden.“

Dem Fluss entrissen

Ein gehöriges Maß an Glück war dann auch bei der Bergung des frischen Fundes im Spiel. Die Überreste im undurchsichtigen Donauwasser waren eine besondere Herausforderung. Geborgen wurde unter erschwerten Bedingungen. Während der Hebung der einzelnen Teile wurde ein solides zylindrisches, rund viereinhalb Meter langes und über einen Meter breites Objekt entdeckt. Werner Loibl erinnert sich an die mühsame Bergung des tonnenschweren Zylinders: „Zunächst wussten wir noch nicht, worum es sich eigentlich handelte, nur dass auf dem Grund ein relativ großes Objekt lag. Mithilfe unseres Messbootes haben wir das Baggerschiff eingewiesen. Aber der Zylinder rutschte immer wieder von der Schaufel. Nachdem er dabei fast 90 Meter abgetrieben worden war, gelang es schließlich doch noch, ihn heraufzuholen.“ Der Metallzylinder wurde danach in Wildungsmauer zwischengelagert, wo er erstmals genauer begutachtet werden konnte. Kesselspiegel, Siederohre, Rauchrohre – eindeutig ein Dampfkessel. Das Gewicht wurde auf über fünf Tonnen geschätzt. An der Fundstelle wurden außerdem noch Rumpfteile und uralte auf die gleiche Länge geschnittene Eisenbahnschienen gehoben. Ballast für das Schiff oder vielleicht auch Teil einer Schrottladung? Erste Schätzungen zum Alter der Wrackteile: über 100 Jahre – man hatte offenbar die Überreste eines alten Güterschiffes entdeckt, das etwa zur Zeit der vorletzten Jahrhundertwende die Donau befuhr.



„Funde von großen Objekten in der Fahrerinne zeigen den wichtigen Mehrwert der Vermessungstätigkeit für unser Wasserstraßenmanagement. So sorgen unsere Vermessungsprofis nicht nur für eine sichere Schifffahrtsrinne, sondern lüften auch so manches Geheimnis der Donau.“

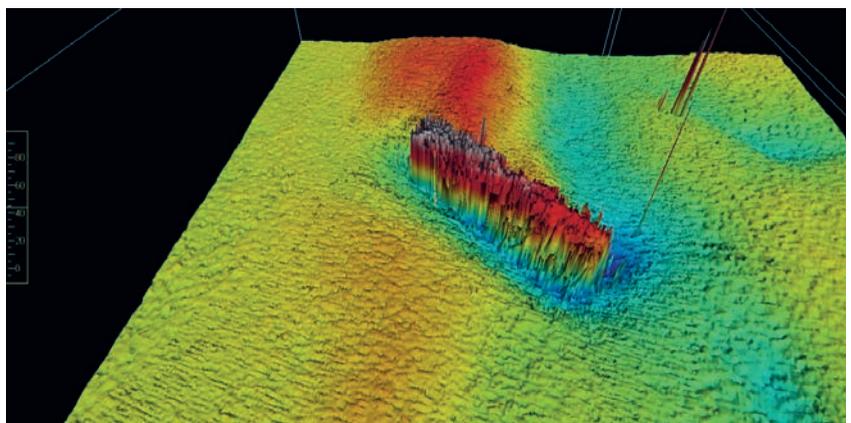
Markus Simoner
Teamleiter
Wasserstraßenmanagement

Vermesser und Entdecker

Die Donau hat Werner Loibl durch seine Arbeit als Vermessungstechniker kennen und schätzen gelernt. Ursprünglich machte der Wiener eine Ausbildung zum Landvermesser. Zunächst noch bei der Österreichischen Donau-Betriebs-AG und ab 2005 bei viadonau für Durchflussmessungen zuständig, kam Werner Loibl 2010 schließlich als Fachtechniker zur Stromsohlenvermessung. Die Donau erlebt der 42-Jährige als

einzigartiges Arbeitsumfeld. „Das Reizvolle an der Donau als Arbeitsplatz ist, dass sie sich ständig verändert. Das macht unsere Arbeit sehr abwechslungsreich und spannend“, meint Loibl. Wenn der Wiener sich mit dem Messschiff zum Einsatzort auf der Donau aufmacht, ist er nicht allein. Während ihn ein Kollege oder eine Kollegin bei den Messungen an Bord unterstützt, kümmern sich zwei weitere Vermessungsexpertinnen und -experten um die sogenannte Referenzstation an Land zur präzisen, GPS-gestützten Standortbestimmung. Bei ihren Messaktivitäten bewältigen die sogenannten Viererpartien ein enormes Pensum. „Bedenkt man, dass wir am Tag bis zu 500 000 Quadratmeter der Flusssohle kontrollieren, wird einem klar: Außergewöhnliche Funde sind wie die Nadel im Heuhaufen“, so Loibl.

Walter Held, Fachbereichsleiter für Vermessung bei viadonau, saß am Steuer des Messschiffes Alpha, als Loibl im März die Wrackteile entdeckte. Der langjährige Experte hat schon viele Objektbergungen miterlebt. Auch er weiß: Viele Objekte sind vor allem ein Sicherheitsrisiko. „So können Kraftfahrzeuge in der Flusssohle ein ernst zu nehmendes Hindernis für Schiffe sein. Allein im Jahr 2012 wurden bei Freudenua elf



Multibeamaufnahme des Dampfkessels: Der Metallzylinder hebt sich deutlich vom Donaugrund ab.

Pkw aus der Donau geborgen“, erzählt Held. Andere Entdeckungen sind hingegen seltener, können sogar von historischem Wert sein oder bergen eine zusätzliche Gefahr für Schifffahrt und Menschen entlang der Donau. „Im Jahr 2009 wurde bei Hainburg eine sowjetische Selbstfahrlafette aus dem Zweiten Weltkrieg aus dem Donauwasser gehoben – im Bauch des Stahlkolosses noch die Artilleriemunition, die schließlich vom Entminungsdienst des Innenministeriums entschärft werden musste“, so Held. „Sicherheit steht bei uns natürlich immer an erster Stelle, aber solche Funde zeigen, dass ein gewisses Restrisiko nie ausgeschlossen werden kann.“

Naufahrten – Vorhut der Stromvermessung

Während Messschiffe das Flussbett genau unter die Lupe nehmen, wird bei Naufahrten die Donau allgemeiner kontrolliert. Auch bei diesen Streckenbesichtigungen können bereits mithilfe des Echolots verdächtige Seichtstellen ausgeforscht werden. „Werden bei Naufahrten kritische Stellen entdeckt, geben wir die entsprechenden Streckeninformationen an die Vermessungsexpertinnen und -experten weiter“, berichtet Walter Held. „Die Stellen werden untersucht und beobachtet, bevor das Wasserstraßenmanagement schließlich gezielte Maßnahmen ergreift.“ Die Sondierung der Schifffahrtsrinne ist nur ein Ziel solcher Bereisungen. „Es geht vor allem auch um die Kontrolle der Uferbauten, Länden und Hafeneinfahrten sowie des Ober- und Unterwassers der Schleuseneinfahrten“, führt Held aus. Die Naufahrtboote müssen für ihre wichtige Arbeit nicht nur modern ausgestattet, sondern auch äußerst agil sein. viadonau verfügt seit Kurzem über ein Naufahrtboot der neuesten Generation mit Heimathafen in Aschach. „Mit der Halben Meile wurde in der Werft in Linz ein maßgeschneidertes



Nach einem Jahrhundert Wartezeit verlässt der Dampfkessel sein nasses Grab.

Bootskonzept umgesetzt, speziell für die besonderen Anforderungen der Streckenbesichtigung – schnell, wenig und mit modernem Echolot“, weiß Held. „Ein echtes Plus für die Sicherheit auf der Donau.“

Es wird gebeamt

Viele Entdeckungen auf dem Donaugrund sind zunächst kaum mehr als helle Flecken auf den Monitoren an Bord der Messschiffe. Die Stromver-



„Da sich die Donau kontinuierlich wandelt, müssen auch wir sie immer wieder neu erkunden. Die Daten helfen nicht nur dabei, die Schifffahrtsrinne frei zu halten und Objekte aufzuspüren, sie unterstützen auch Kapitäne dabei, stets einen sicheren Kurs zu finden.“

Walter Held
Fachbereichsleiter Vermessung

messerinnen und -vermesser erkunden die Flusssohle systematisch. Abschnitt für Abschnitt kontrollieren sie penibel die Schifffahrtsrinne. Gemessen wird mit dem Echolot, neben der Besatzung das Wichtigste an Bord der Messschiffe von viadonau. Dabei kommen zwei unterschiedliche Echolottypen zum Einsatz. „Das Singlebeam ist einfacher aufgebaut, es leitet die Schallimpulse gerade nach unten und wird vorwiegend auf unseren schnellen Naufahrtbooten eingesetzt“, erklärt Werner Loibl.

„Dagegen kann das sogenannte Multi-beam unserer Messschiffe mit einem Fächer von 280 Strahlen den Grund abtasten.“ Die grafische Auswertung der Echolotmessung zeigt dem Experten das Tiefenprofil des überprüften Bereichs. Verschieden eingefärbte Bereiche weisen auf Tiefenunterschiede. Zeigen sich besonders seichte Stellen innerhalb der Fahr Rinne, sind die Vermesserinnen und Vermesser einem potenziellen Hindernis für die Schifffahrt auf der Spur. Das Multibeamverfahren ist erstaunlich präzise. 1 000 Punkte können damit pro Quadratmeter abgetastet werden. „Durch die Fächerwirkung und die hohe Auflösung können wir nicht nur verschiedene Details des Flussprofils sichtbar machen, sondern auch einen räumlichen Effekt erzeugen“, weiß

Loibl. „Das kann sehr hilfreich sein, wenn man herausfinden will, womit man es bei einem möglichen Fund zu tun hat, ohne ihn erst an die Oberfläche zu holen oder einen Taucher hinunterzuschicken.“ Logisch – je mehr die Vermessungsprofis schon im Vorfeld wissen, umso gezieltere Maßnahmen können gesetzt werden. Dabei hängt die Identifizierbarkeit oft von der Art des Objektes ab. „Autos etwa sind meist relativ leicht zu erkennen“, berichtet der Experte. „Bei dem Wrack bei Orth war das anders – viele kleinere und schmale Teile. Und die zylindrische Form des Kessels ließ kaum Vermutungen zu, worum es sich genau handeln könnte.“

Botschaften aus der Vergangenheit

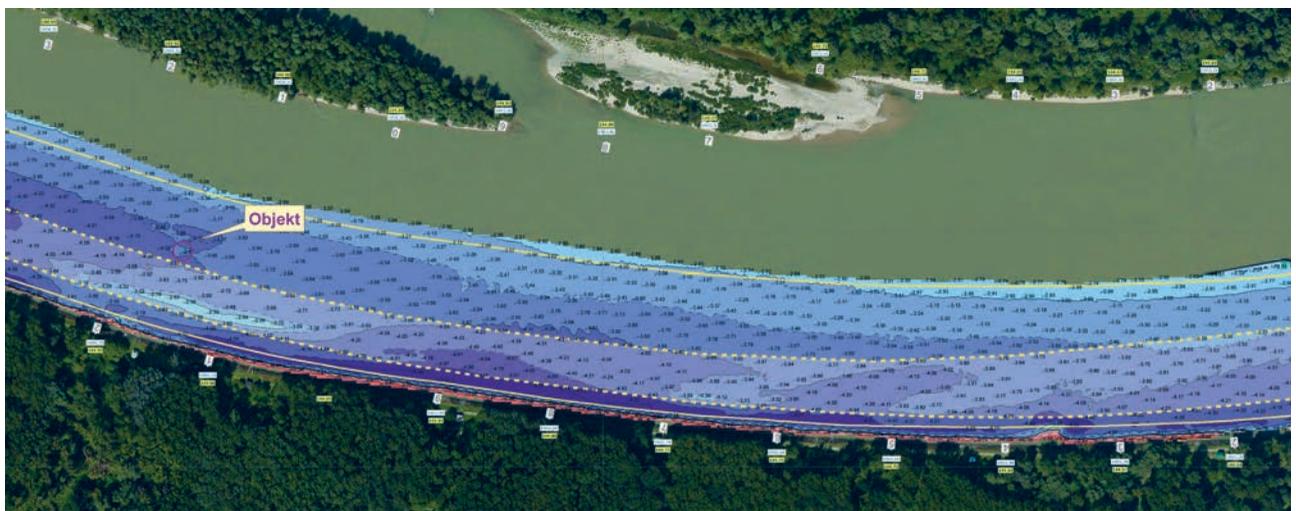
Rost und Strömung können einem Schiffswrack hart zusetzen. Was können korrodierte und teils stark verformte Überreste nach einem Jahrhundert auf dem Donaugrund noch von ihrem Schicksal erzählen? „Die Geschichte der Donau und ihrer Schifffahrt ist für uns ein wichtiges Thema“, erklärt Vera Hofbauer, Leiterin des Teams Wissensmanagement bei viadonau. „Da ist der Fund eines alten Güterschiffes ein echter Glücksfall.“ Gemeinsam mit ihrem Team sammelt und archiviert Hofbauer akribisch verschiedenste Daten zur Geschichte der Wasserstraße.

Besonders wichtig dabei: eine gute Vernetzung mit unterschiedlichsten Fachleuten. „Vor allem wenn es um so faszinierende Funde geht wie den aktuellen, sieht sich unser Team als Schnittstelle“, so Hofbauer. „Wir ziehen zu unseren internen Fachleuten auch verschiedenste externe Expertinnen und Experten, etwa aus Museen und Vereinen, hinzu, unter anderem Historikerinnen und Historiker. Wir beschäftigen uns mit den grundlegenden Fragen: Worum handelt es sich bei den gefundenen Wrackteilen? Aus welcher Zeit stammen sie, und unter welchen Umständen sank das Schiff?“ Schon die Fundstelle kann ein Hinweis sein. So vermuten etwa Schifffahrtskenner des Vereins „Freunde der historischen Schifffahrt“ aufgrund des Fundorts, dass das Schiff wahrscheinlich nicht infolge kriegerischer Handlungen gesunken ist.

Während einige Fundstücke leichter zu bestimmen sind, wie ein Ziegelstein aus einem berühmten Wiener Ziegelwerk des 19. Jahrhunderts (mehr dazu auf Seite 26), gibt der Dampfkessel weiterhin Rätsel auf. „Zunächst wurde dabei von einem Teil des Schiffes ausgegangen“, erzählt Hofbauer. „Unser Schiffsexperte Otto Bohdal und Dampfmaschinenfachmann Johann Domann vermuten aber inzwischen einen Lokomotivkessel, der auch als

Antrieb von Maschinen oder als stationärer Kessel in Fabriken eingesetzt werden konnte. Der Kessel war also vielleicht nur als Ladegut an Bord.“ Ob Teil des Schiffes oder nicht – der Dampfkessel könnte eine schicksalhafte Rolle beim Untergang des Güterschiffes gespielt haben. So wurden bei jüngsten Untersuchungen des Dampfkessels Explosionsspuren entdeckt. Kam es an Bord zu einem Unfall, der letztlich für das Sinken des Schiffes verantwortlich war?

Nach einem Jahrhundert in der Stromssole haben die Orther Wrackteile inklusive Dampfkessel schließlich in Bad Deutsch-Altenburg eine neue Heimat gefunden. Auf dem Betriebsgelände von viadonau sind die historischen Überreste unter freiem Himmel zur Besichtigung ausgestellt. Dort werden sie auch weiter untersucht. Und der Entdecker? Werner Loibl ist längst wieder auf Vermessungstour und geht mit dem Echolot und seiner Spürnase der Donau weiter auf den Grund. Sein Fund wird ihm im Gedächtnis bleiben. „Für mich war es eigentlich der erste große Fund, und irgendwie habe ich das Gefühl, dass es nicht der letzte war“, ahnt der Fachmann. Wie alle Vermessungsexpertinnen und -experten bei viadonau weiß auch er: Die Donau ist immer für eine Überraschung gut.



Multibeamaufnahme des Flussabschnitts (mit Fundstelle) bei Orth an der Donau.



Buried for One Century in the Riverbed

On March 15, viadonau survey expert Werner Loibl located in the middle of the stream, precisely at river kilometer 1,904.1 an unusual formation on the Danube riverbed. Several control measurements made it clear for him: our technician had discovered much more than a sand dune. The first guess was: a boat. Together with the Supreme Navigation Authority, the decision was made to recover parts of the wreck.

During the elevation of the individual parts, a solid cylindrical object, approximately four and a half meters long and over a meter wide, was discovered. With the help of a surveying vessel, a dredger was guided to the exact spot.

Loibl describes the difficult recovery: “Yet the cylinder kept slipping from the blade. After it was driven off for

almost 90 meters, we finally succeeded to bring it up. The metal cylinder was then brought to Wildungsmauer, where it was stored for closer examination.” On the site, parts of a ship’s hull and ancient railroad tracks cut into equal length were also found—most likely ballast for the ship. First estimates for the age of the wreckage: about 100 years old—apparently they discovered the remains of an old cargo vessel that had been navigating on the Danube in World War I times.

The multibeam survey technique of the viadonau experts is astonishingly accurate. With this system, over a 1,000 points can be scanned per square meter of a surveying area. “The dispersive character and the high resolution allow us to not only make various details of the flow profile visible, but also to create a spatial effect,” explains Loibl. “This can be very helpful if you want to find out in advance

which sort of discovery you are dealing with.” Makes sense—the more the surveyors know in advance, the more targeted the actions taken will be.

What about the objects? While a salvaged brick from the 19th century was relatively easy to determine, the boiler is still puzzling. “We first thought we were dealing with part of a ship,” reports Vera Hofbauer, Head of Knowledge Management at viadonau.

“Our vessel expert Otto Bohdal and steam engine specialist Johann Domann suspect that it used to be a locomotive boiler, which could have been used for driving machinery, or as a stationary boiler in factories. The boiler had probably been loaded as cargo on board.” Mysterious: investigations trace explosion signs back to the boiler. Did an accident occur on board that was ultimately responsible for the sinking of the ship?



Umwelt

Geht es um Störe und ihren Schutz, denken die meisten von uns an Kaviar und Überfischung in Osteuropa. Dabei ist der kleinste der sechs Donaustöre, der Sterlet, ein eingefleischter Österreicher: viadonau unterstützt gleich drei verschiedene Stör-Projekte. Schließlich sind die urtümlich aussehenden Störe Relikte aus der Zeit der Dinosaurier und sollen nicht gerade jetzt den Bach runtergehen.



Beruf: Langstreckenwanderer

Störe – die einstigen „Könige der Donau“ – nutzten fast die gesamte Donau als Lebensraum, zwischen Schwarzem Meer und bayrischer Donau erstreckte sich ihr Reich. Kraftwerksbauten verhindern inzwischen ihre Laichwanderungen, spätestens beim Eisernen Tor ist Endstation für die engagierten Langstreckenwanderer. Auch Flussregulierungen gefährden die Art, da die kiesigen strömungsexponierten Laichgründe zum Beispiel im Nahbereich von Inseln selten geworden sind. Überfischung und Wildfang zur Kaviarproduktion tun das Ihrige, um Störe an den Rand des Aussterbens zu drängen.

Gestatten: Stör

Hausen, Sternhausen, Glatttick, Waxdick, Sterlet und Gemeiner Stör – sechs verschiedene Störarten sind in der Donau zu Hause. Beziehungsweise waren es. Der Letztgenannte gilt nämlich als ausgestorben, die fünf anderen sind vom Aussterben bedroht. Anders als „unser“ kleiner Süßwasserstör, der Sterlet, verbringen Hausen, Sternhausen und Waxdick ihr Er-

wachsenleben im Schwarzen Meer und wandern nur in der Laichzeit donauaufwärts, um passende Laichgründe zu finden. Übrigens kam auf diesem Weg auch der Hausen, mit maximal sechs Meter Länge und einem Maximalgewicht von ein bis zwei Tonnen der größte Vertreter der Störe, über die gesamte österreichische Donau hinweg bis in den Inn, in die Salzach und nach Bayern. Doch das ist Geschichte.



INFO
LIFE Sterlet

Das LIFE-Projekt Sterlet hat es sich gemeinsam mit der Universität für Bodenkultur Wien zur Aufgabe gemacht, bis 2021 in geeigneten Habitaten in den Bereichen Wachau, Donau östlich von Wien und March jeweils eine sich selbst erhaltende Population zu schaffen – gestützt durch den Besatz aus erbrüteten autochthonen Sterleteiern und geeignete Managementpläne. Im Rahmen der Renaturierungsmaßnahmen gemäß Wasserrahmenrichtlinie fördert viadonau die Biodiversität und möchte gefährdete Pflanzen- und Tierarten wie den Sterlet nachhaltig schützen.

ABSTRACT
Projects – Environment

Sturgeons are the former “kings of the Danube”. When it comes to sturgeons and their protection, most of us think of caviar and overfishing in Eastern Europe. Actually, it is only the smallest of the six Danube sturgeons, the sterlet, which is an inveterate Austrian: viadonau promotes biodiversity and wants to protect endangered plant and animal species such as the sterlet and is supporting several projects to protect the sturgeons. The bilateral Interreg project Sterlet (viadonau, State of Upper Austria, and Bavaria) has engaged in the exploration of sterlets in the Upper Danube valley, the LIFE project Sterlet (viadonau and University of Natural Resources and Life Sciences) has made it its mission to create respectively for the areas of the Wachau, the Danube east of Vienna and the March River until 2021 a self-sustaining population.

Kleiner Bruder: Sterlet

Zwar ist der Sterlet die kleinste Art der Donauaustö, aber mit einer Länge bis 1,2 Meter und einem Gewicht bis 16 Kilogramm ist der zackige Geselle doch eine imposante Erscheinung. Er ist, im Unterschied zu den erwähnten Störarten, ein reiner Süßwasserfisch, der keine Langstreckenwanderungen unternimmt und daher auch mit der Kraftwerkskette besser zurechtkommt. Die Geschlechtsreife erlangen männliche Exemplare mit drei bis fünf Jahren, Weibchen erst mit fünf bis acht Jahren. Gegenüber den großwüchsigen Störarten von der unteren Donau, die sich dafür zehn bis 20 Jahre Zeit lassen, ist er also ein echter Blitzgeißer. Das macht ihn flexibler, er kann besser auf veränderte Umweltbedingungen reagieren, auch Artenschutzmaßnahmen wirken bereits innerhalb weniger Jahre. Zurzeit kommt der Sterlet in der österreichischen Donau nur noch lokal vor, es wird von einer Population von einigen wenigen Hundert erwachsenen Tieren ausgegangen.



Interessen: „flagship species“ und Schutzprojekte

Der Sterlet als Leitart für die Donau als intakten Fließgewässerlebensraum ist viadonau ein Anliegen. Störe wurden als einzige Artengruppe in der Donaudeklaration 2016 der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau (IKSD) als „flagship species“ für das Fließgewässerkontinuum der Donau hervorgehoben. Im bilateralen Interreg-Projekt mit Bayern, im LIFE-Projekt Sterlet und mit der Patenschaft für den größten Stör im Großaquarium Engelhartzeller Donauwelt engagiert sich viadonau für den Schutz der einstigen „Könige der Donau“.

Interreg Sterlet

Das bilaterale Interreg-Projekt des Landes Oberösterreich mit Bayern erforscht die Sterletpopulation im oberen Donautal. 20 Tiere wurden besendert und verraten so ihre „Lebenswege“: Nachts fressen die Tiere in mittleren Wassertiefen, tagsüber ruhen sie in den tiefsten Bereichen. 2016 werden die Laichgründe des Sterlets erforscht.





Wirtschaft

Vorsprung für unsere Kundinnen und Kunden. Das neue von viadonau betriebene „Danube Logistics Portal“ vereint die Portale „The Blue Pages“ und „Danube Ports“ auf einer einzigen innovativen Plattform – Service nach Maß für alle Wirtschaftstreibenden, die das Potenzial der Wasserstraße Donau voll ausschöpfen wollen.

Danube Logistics Portal – starke Tools und Services

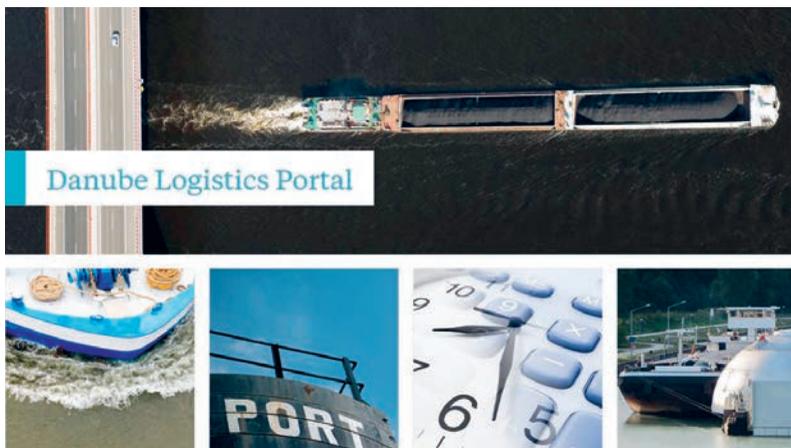
Wie lassen sich praktische Online-Dienstleistungen serviceorientiert vereinen? Das neue Onlinelogistikportal von viadonau hat alles, was Logistikerinnen und Logistiker für eine effiziente Transportplanung an der Wasserstraße brauchen: vom Überblick über sämtliche Häfen, Gütergruppen und Logistikdienstleister entlang der Donau über effiziente und nutzerfreundliche Planung mit dem

„Travel Time Calculator“ oder dem „Transport Planner“ bis hin zu kostenlosen Informationen über Unternehmen, die auf der Donau Transportdienstleistungen anbieten. Als Wegweiser in Sachen Transportlogistik an der Wasserstraße richtet sich das Danube Logistics Portal vor allem an jene, die Dienstleistungen im Bereich der Donaulogistik nachfragen. Dabei leistet es einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Wasserstraße und stärkt Anreize für die Nutzung multi-modaler Transportketten.



Schnell und einfach zum richtigen Logistikanbieter

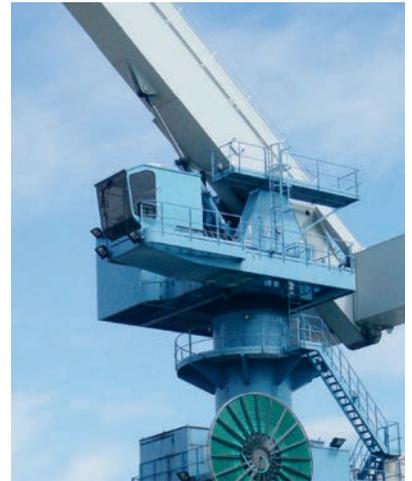
Seit 2009 unverzichtbar für die verladende Wirtschaft im Donauraum: Die beliebte Datenbank The Blue Pages bietet ein umfassendes Verzeichnis von auf der Donau tätigen Schifffahrts- und Befrachtungsunternehmen. Durch die Möglichkeit für Unternehmen, einfach und kostenfrei umfangreiche Profile anzulegen, verfügen Kundinnen und Kunden mit den Blue Pages über einen übersichtlichen Informationspool und können direkt mit den Logistik-anbietern in Kontakt treten.



Transporte noch effizienter planen

Wer schnell und unkompliziert die Fahrzeit zwischen zwei Häfen wissen wollte, konnte schon bisher mit dem Travel Time Calculator ein praktisches Tool nutzen. Der neu entwickelte Transport Planner bezieht zusätzliche Parameter zur präziseren Planung von Transporten mit ein. So kombiniert er nun alle Funktionen und Informationen der Portale The Blue Pages, Danube Ports und Travel Time

Calculator miteinander. Mit der Eingabe der zu verschiffenden Ladung, des Lade- und Löschhafens, des Schiffstyps und der Betriebsart des Schiffes erhält man eine Gesamtübersicht über alle infrage kommenden Dienstleister (Schiffahrts- und Befrachtungsunternehmen), Informationen zu den Lade- und Löschhäfen sowie die voraussichtliche Fahrzeit des Transports. Jetzt vom neuen Online-Logistikportal überzeugen unter www.danube-logistics.info.



Umfangreiche Hafeninformationen

Das Portal enthält Profile von mehr als 60 Häfen und Ländern entlang der Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer. Ob Informationen zur Hafenausstattung, zu Lagerkapazitäten, angesiedelten Logistikern oder den wichtigsten Ansprechpartnerinnen und -partnern – nach Eingabe eines entsprechenden Suchbegriffs versorgt Danube Ports die Userinnen und User mit sämtlichen relevanten Daten.

„Marktübersicht und eine fundierte Planung sind der Schlüssel zu einem erfolgreich durchgeführten Transport auf der Wasserstraße Donau. Dazu leistet das Danube Logistics Portal einen wichtigen Beitrag, indem es neutrale Informationen zum Logistikangebot an der Donau zur Verfügung stellt.“

Ulf Meinel Projektmanager viadonau

ABSTRACT Projects – Economy

Advantage through customer orientation: the new Danube Logistics Portal run by viadonau unites the portals The Blue Pages and Danube Ports in a single innovative platform—a customized tool for all business people who want to exploit the full potential of the waterway. From an overview of

ports, commodity groups, and logistics services along the Danube through an efficient and user-friendly planning tool with the Travel Time Calculator or the Transport Planner to free information about companies in the Blue Pages, the new all-in-one service makes an important contribution to the modal shift of transport to the waterways and strengthens incentives for the use of multimodal transport chains.

INFO

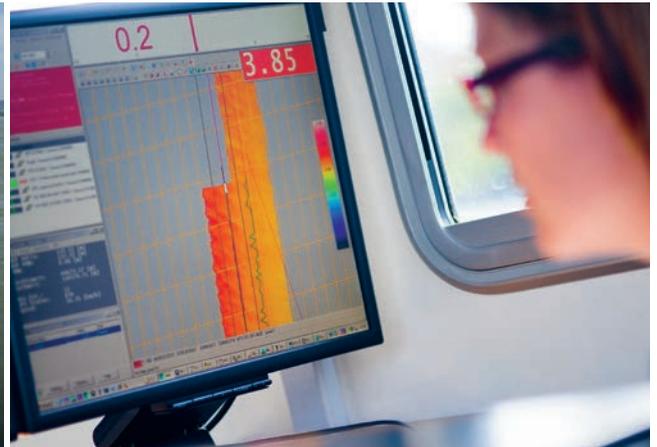
Danube Business Talks 2016

Mit mehr als 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmern fand unter dem Motto „Build on the Danube Corridor“ am 27. und 28. Juni in Linz die 2. Auflage der Danube Business Talks statt. Die internationale Business-Plattform bot Leitunternehmen aus der Bauindustrie und dem Recyclingsektor die Möglichkeit, ihr Serviceportfolio zu präsentieren und sich über das vorhandene Angebot im Bereich der Donaulogistik zu informieren.



Sicherheit

Unfälle mit dem Binnenschiff sind selten, nicht zuletzt auch deshalb, weil die Schifffahrtsbehörden und Wasserstraßenverwaltungen entlang der gesamten Donau für eine treffende Markierung der Schifffahrtsrinne sorgen. Im Rahmen von FAIRway Danube wird auf der mittleren und unteren Donau das Flussbett häufiger und genauer vermessen als bisher.



FAIRway Danube – Grundstein für optimale Fahrt

Für eine möglichst effiziente und sichere Nutzung der gesamten Wasserstraße Donau ist internationale Zusammenarbeit wichtiger denn je. Um die Fahrwasserverhältnisse der Donau dauerhaft zu verbessern, ziehen Österreich, die Slowakei, Ungarn, Kroatien, Bulgarien und Rumänien daher an einem Strang. Für fünf Jahre, von Juli 2015 bis Juni 2020, setzen die Wasserstraßenverwaltungen FAIRway Danube mit einem

Projektvolumen von 23,4 Millionen Euro um. Unterstützt wird das Projekt von der „Connecting Europe Facility“ (CEF). Das Förderprogramm der Europäischen Union widmet sich gezielt dem gemeinsamen Interesse für die infrastrukturelle Entwicklung trans-europäischer Verkehrs-, Kommunikations- und Energienetze.

Bei einem natürlichen Verkehrsträger sind möglichst zuverlässige Informationen zu aktuellen Fahrbedingungen das A und O. Ein Netz für zeitnahe und

verlässliche Informationen an der Donau zu schaffen steht deshalb bei FAIRway Danube auch an erster Stelle. Wiederholte und genaue Erhebungen der aktuellen Beschaffenheit des Flussbettes sind dafür ebenso wichtig wie die Auswertung der verfügbaren Wassertiefen. Fünf neue Messschiffe, ausgestattet mit modernster Messtechnologie, und 39 automatische Pegelmessstellen an neuralgischen Punkten sollen die Informationslage entlang der gesamten Donau auf einen vergleichbaren Stand bringen.

Einbindung der Stakeholder in FAIRway Danube

Die Information über die Projektaktivitäten und das Einholen von Feedback der Nutzerinnen und Nutzer der Wasserstraße sind wichtige Elemente von FAIRway Danube. Zu diesem Zweck werden nationale Stakeholderforen in den Kohäsionsländern abgehalten. Die ersten drei Foren fanden am 26. April in Bulgarien, am 27. April in der Slowakei und am 9. Juni in Kroatien statt. Weitere Foren sind im Herbst in Ungarn und Rumänien geplant. Mehr dazu unter www.fairwaydanube.eu

Erst der Anfang

Am 3. Dezember 2014 beschlossen die Donau-Verkehrsministerinnen und -minister den Masterplan zur harmonisierten Wasserstraßeninstandhaltung. Mit FAIRway Danube startete die Umsetzung dieses gemeinsamen Vorhabens – ein Meilenstein in der internationalen Entwicklung der Wasserstraße, dem noch viele weitere folgen sollen. Eine gute Informationslage zu schaffen und die aktuellen Gegebenheiten optimal zu nutzen, sind wichtige erste Schritte. In der Langzeitperspektive einer gemeinsamen Entwicklung der Wasserstraße können sie aber nur der Anfang sein. FAIRway Danube bietet für die weitere Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur eine maßgebliche Informationsbasis. Aussagekräftige Messergebnisse ermöglichen mit Fortschreiten des Projektes die Auswahl und Planung wirkungsvoller Maßnahmen.



Bojen erleichtern die Wegfindung

Zusätzliche Informationen allein genügen aber noch nicht, sie wollen auch gut genutzt sein. Zeitnahe Vermessungsdaten sind notwendig, um die jeweils optimale Lage der Fahrrinne zu ermitteln. Dadurch kann die Positionierung der Bojen zur Markierung der äußeren Ränder der Schifffahrtsrinne regelmäßig an den aktuellen Informationsstand angepasst



werden. Das erleichtert Schiffsführerinnen und -führern die optimale Nutzung der tiefsten Stellen im Fluss. Neben der höheren Navigations-sicherheit werden dadurch auch größere Abladetiefen und damit eine höhere Wirtschaftlichkeit der Transporte auf der Wasserstraße ermöglicht. Auf der Basis der Daten aus FAIRway Danube können Instandhaltungsarbeiten und flussbauliche Projekte treffsicher geplant werden.

INFO

Die Lage der Fahrrinne

Als Fahrrinne wird jener Bereich eines Binnengewässers bezeichnet, in dem für den Schiffsverkehr die Erhaltung bestimmter Fahrwassertiefen und -breiten angestrebt wird. Die Breite und der Verlauf der Fahrrinne sind durch international vereinheitlichte Fahrwasserzeichen, wie beispielsweise Bojen, gekennzeichnet. Der rechte Fahrinnenrand ist durch rote Schwimmer, der linke durch grüne ersichtlich.

ABSTRACT

Projects – Safety

FAIRway Danube improves navigation conditions. With a high measuring density and continuity FAIRway Danube is fostering the adaptation of the fairway to the current profile of the riverbed, thus improving the fairway conditions for inland navigation. Especially in the Lower Danube—a stretch where the river is broader and the riverbed is sandy—there is still room for using intensified measurement activities to determine and mark the best possible fairway location and thus allow for higher drafts loaded, to reduce transport costs and environmental impacts.



Corporate Governance

Gezielte Gesundheitsförderung in Unternehmen liegt im Trend. Die physischen wie psychischen Anforderungen der modernen Arbeitswelt werden nämlich immer vielfältiger. Wie lassen sie sich auch in der Hektik des Arbeitsalltags noch gut bewältigen? Mit dem Projekt „via.fit“ schuf viadonau ein maßgeschneidertes Gesundheitsförderprogramm, das fest im Unternehmen verankert wurde.

via.fit – Gesundheitsförderung bei viadonau

Seit drei Jahren bietet viadonau allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein vielfältiges Aktionsprogramm zur Förderung eines gesunden Lebensstils am Arbeitsplatz. Das Ziel: Gesundheitsbewusstsein stärken, Ausgleich schaffen zu den spezifischen Belastungen im Arbeitsalltag und Wege aufzeigen, die individuelle Lebens- und Arbeitssituation gesundheitsorientiert zu verbessern. Besonders wichtig war dabei, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Gestaltung von via.fit von Anfang an einzubinden.



Der Weg zur Best Practice

Maßgeblich bei der Umsetzung von via.fit waren die Grundsätze der BGF-Charta des Netzwerks Betriebliche Gesundheitsförderung. So hat man die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt befragt, um die individuelle Arbeitssituation und die jeweiligen Belastungen möglichst umfassend festzustellen. Dazu wurden von Fachleuten der Niederösterreichischen Gebietskrankenkasse drei sogenannte Gesundheitszirkel für die Bereiche Büro, Strecke und Schleuse moderiert. Die aus den Befragungen und Gesundheitszirkeln gewonnenen Erkenntnisse hat viadonau für Lösungs- und Verbesserungsvorschläge genutzt, um das allgemeine Verständnis für Gesundheitsfragen am Arbeitsplatz zu verbessern und zugleich ein maßgeschneidertes Gesundheitsangebot zu gestalten.

„Bei viadonau werden Gesundheitsfragen sehr ernst genommen, weshalb es ein maßgeschneidertes Angebot gibt. Durch die feste Verankerung von via.fit konnte das Gesundheitsbewusstsein der Belegschaft langfristig erhöht werden. Als Folge kommt es zu einer kontinuierlichen Beteiligung an Gesundheitsworkshops und Bewegungskursen, aber auch viele Anmeldungen zu Vorsorgeuntersuchungen und Impfungen können verzeichnet werden.“

Rula Al-Harbi Arbeitsmedizinerin

ABSTRACT

Projects – Corporate Governance

Targeted health promotion in companies has become a trend. The physical and mental demands of the modern world are in fact becoming more diverse. How can we cope with them better in the everyday hustle and bustle of working life? With the project “via.fit”, viadonau has created an optimal health promotion program with an extensive range of adapted solutions: checkups, exercise courses and back exercise training, biofeedback analyses, hearing tests, occupational psychology and occupational health consultations but also workshops on “Stress Management” or “Work-Life Balance”—an adapted action program for more health awareness at the workplace.



Umfangreiches Angebot

Bitte einmal tief einatmen – Vorsorgeuntersuchungen im Unternehmen sind eine willkommene Gelegenheit, ohne komplizierten Terminstress gleich im Arbeitsumfeld den eigenen allgemeinen Gesundheitszustand festzustellen. Das von viadonau bereitgestellte Gesundheitsangebot geht noch weit darüber hinaus – es reicht von Bewegungskursen und Rückenschulen über Biofeedbackanalysen, Sehtests und Audiometrieuntersuchungen bis zu Lungenfunktionstests. In den regelmäßig stattfindenden arbeitspsychologischen sowie arbeitsmedizinischen

Sprechstunden werden neben umfassender Beratung auch etwa Messungen mit der Fitnesswaage und Impfungen angeboten. Workshops zu „Stressmanagement“ oder „Work-Life-Balance“ fördern darüber hinaus proaktives Denken und Handeln und vermitteln Wege, wie man bewusst und selbstständig Gesundheitspotenziale am Arbeitsplatz ausschöpfen und Beruf und Privatleben besser vereinbaren kann. Die Maßnahmen und Angebote wurden im Integrierten Managementsystem des Unternehmens verankert und werden auch seit Ende des Programms 2014 im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung bei viadonau weitergeführt.



Ernährung: Basis für Wohlbefinden am Arbeitsplatz

Bei viadonau weiß man: Für Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit ist gesunde Ernährung auch im Berufsleben wichtig. Am Arbeitsplatz gilt deshalb ebenso die Empfehlung „zwei plus fünf“ – zwei Liter am Tag durchschnittlich trinken,

fünf Portionen Obst und Gemüse täglich zu sich nehmen. Daher stehen bei viadonau sowohl in der Zentrale und in den Servicecentern als auch an den Schleusen stets ausreichend Getränke und Obst für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereit. Vor allem in den Zwölfstundenschichten der Schleusenaufsicht ist ausgewogene und regelmäßige Ernährung von Bedeutung. Auf dem Alleinarbeitsplatz mit speziellen Anforderungen an Aufmerksamkeits- und Konzentrationsfähigkeit werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig etwa mit Gemüsesuppen versorgt, die in den gut ausgestatteten Küchen aufgewärmt werden können.

Archäologie am Damm

Warum Grabungen im Vorfeld von Dammsanierungen wichtig sind



Was haben Archäologie und Hochwasserschutz gemeinsam? Geht es um die Praxis, so ist das vorrangige Arbeitsmedium zumeist der bloße Erdboden. Bei Dammsanierungen werden oft enorme Erdmassen bewegt und großflächig verlagert. Die Arbeiten können auch Schichten im Erdreich betreffen, die kostbare Bodendenkmale enthalten – Überreste menschlichen Lebens und Schaffens vergangener Zeiten.

Damit historisch bedeutende Funde und Befunde – also von Menschen hergestellte Gegenstände und Strukturen – bei Dammsanierungen nicht unwiederbringlich verloren gehen, arbeiten die Spezialistinnen und Spezialisten für Hochwasserschutz bei viadonau eng mit Expertinnen und Experten aus Archäologie und Denkmalschutz zusammen. Eine ungewöhnliche Kooperation, die eine effiziente Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen an den Hochwasserschutzdämmen unterstützt und darüber hinaus auch der Erforschung der Geschichte dient.



Intern

Von Michaela Sterl

Projektmanagerin Team Hochwasserschutz Projekte

Während das eigentliche Ziel von Hochwasserschutzanlagen natürlich die Sicherheit der Bevölkerung ist, müssen auch historisch relevante Bodenfunde beim Bau berücksichtigt werden. Bei Bau- und Sanierungsprojekten stoßen wir immer wieder auf archäologische Artefakte und Strukturen, die durch die Arbeiten nicht zerstört werden sollen. Da Funde stets dem Denkmalschutzamt gemeldet werden müssen – dieses erteilt nach genauer Überprüfung des Baugeländes eine Baufeldfreigabe –, beziehen wir bei viadonau bereits in der Planung die Möglichkeit archäologischer Funde mit ein.

Die im Vorfeld stattfindenden Überprüfungen verfolgen vor allem zwei Ziele. Zum einen soll die Zerstörung archäologisch bedeutender Gegenstände und Strukturen verhindert werden. Zum anderen wollen wir kostenintensive Bauverzögerungen vermeiden. Dazu wird das Gelände durch eine sogenannte Prospektion zunächst genau erkundet. Neben den Begehungen helfen den Expertinnen und Experten für Archäologie und Denkmalpflege vor allem die Interpretation von Luftbildern und Laserscans sowie das Studium historischer Karten und Pläne, um jene Flächen zu ermitteln, auf denen Funde wahrscheinlich sind. Der anschließende Abtrag des Oberbodens auf diesen Flächen dient nicht nur dazu, mögliche Funde zu identifizieren, sondern auch dazu vor Ort ihre archäologische Bedeutung zu bestimmen. Wird dabei etwas Wertvolles entdeckt, können die Funde entweder sofort gesichert werden oder aber man führt Rettungsgrabungen in größerer Tiefe und Ausdehnung durch. Sind die geborgenen Gegenstände und freigelegten Strukturen schließlich präzise dokumentiert, offenbart die Arbeit der Archäologinnen und Archäologen nicht selten faszinierende Entdeckungen. So konnte im Projekt HWS Donau entlang des Rußbachdammes, wo im Frühjahr 2016 Erkundungen durchgeführt wurden, eine keltische Siedlung festgestellt werden. Auch im Vorgängerprojekt an der March wurden zahlreiche geschichtsträchtige Fundstücke, wie Gräber, Spuren von Brunnen, keramische Fundstücke sowie Schmuck und Münzen, zutage gefördert.



Extern

Von Alexander Stagl und Dimitris Boulasikis

Archäologie, Denkmalpflege/Arge Novetus OG, archnet GmbH

Gerade auch die Randlagen von Flussläufen gehörten immer schon zu den bevorzugten Lebensräumen von Menschen und prägten so über Jahrtausende hinweg ganze Kulturlandschaften. Hier können archäologische Funde und Befunde nicht nur zufällig gemacht, sondern aufgrund der beim Bundesdenkmalamt über die letzten fast 100 Jahre gesammelten Aufzeichnungen recht gut erschlossen werden. Die Dämme des Rußbaches und der Marchfeldschutzdamm etwa liegen in beziehungsweise durchziehen solche Kulturlandschaften. Daher sind archäologische Voruntersuchungen im Vorfeld von Sanierungen des Dammschutzes, wie auch vom Bundesdenkmalamt vorgeschrieben, naheliegend und eine gute Gelegenheit, die Siedlungsgeschichte an der Donau genauer zu erkunden.

Im Vorfeld der Sanierung etwa des Rußbachdamms in Engelhartstetten konnte bislang eine keltische Siedlung aus der zweiten Hälfte des ersten vorchristlichen Jahrtausends festgestellt werden. Dieser Fund bestätigt uns, dass die autochthone Bevölkerung hier schon siedelte, lange bevor das römische Imperium seine Grenze bis an die Donau vorschob. Genau vermessen und dokumentiert, kann die Fundstelle mithilfe eines speziellen Grafikprogramms inzwischen sogar in 3-D betrachtet werden. Die Funde bestehen in erster Linie aus Fragmenten von Keramikgefäßen und Werkzeugen aus Stein, die präzise bestimmt schließlich dem Landesmuseum übergeben werden.

Moderne archäologische Forschung und Denkmalpflege bewahren und dokumentieren unser kulturelles Erbe, das für zukünftige Generationen nicht immer in Form von physischen Fundstellen erhalten bleibt – umso wichtiger ist die genaue Dokumentation und Publikation der Befunde und Funde. Zugleich wird in der engen Kooperation mit Umweltexpertinnen und -experten und den Hochwasserschutzfachleuten von viadonau den Ansprüchen von Naturschutz, Wirtschaft und entwickelbarem Lebensraum Rechnung getragen – eine lohnende Zusammenarbeit für uns als Archäologieexperten ebenso wie für Menschen und Umwelt entlang der Donau.

AM HAKEN

Wenn die Lichter der Großstadt locken



Biber, die Stadtluft schnuppern? Dass die Großstadt ihre Reize hat, das weiß offenbar auch Europas größter Nager. So zieht es seit Ende der 1990er-Jahre immer mehr der außergewöhnlichen Lebenskünstler in Ballungszentren – etwa ins Linzer Stadtgebiet. Dank Jagdverboten und umfassender Gewässerpflege findet der kluge Meisterschwimmer in Städten wieder geeignete Lebensräume – auch in Wien, wo er seit über 30 Jahren von der Alten Donau über die Pratergewässer bis zu Liesing und Wienfluss alte Siedlungsgebiete zurückerobert.

Ob nun Land- oder Stadtbiber – die vegetarischen Nagetiere bleiben ausgesprochene Naturburschen. Mit ihrem außergewöhnlichen Talent, ihre Lebensräume nach ihren Bedürfnissen zu gestalten, wissen sie neu geschaffene Grün- und Wasserflächen im Stadtgebiet schnell für sich zu nutzen. Den Kontakt zu Menschen suchen sie kaum. Die sehr ortstreuen Tiere halten ihre Reviere lebenslang, der Nachwuchs wird nach etwa zwei Jahren behüteter Kinderstube vor die Tür gesetzt. Dann heißt es sich ein eigenes Revier suchen. Die dadurch entstehende ausgeprägte innerartliche Konkurrenz sorgt schließlich dafür, dass sich die Biberbestände in einem Gebiet bald stabilisieren.

Erste Anzeichen für die Anwesenheit des Bibers im Linzer Stadtgebiet zeigten sich 1998. Die fleißigen Dammbauer hatten es vor allem auf die südlichen und östlichen Gewässer abgesehen, wo sie heute schon sämtliche potenziellen Bibergebiete besetzen. Aber auch die Donau in der Nähe des Stadtzentrums wird seit Kurzem vom Biber als Lebensraum entdeckt. Rund 90 Tiere leben derzeit in 22 Revieren im Linzer Stadtgebiet. Auch das Linzer Umland trägt mancherorts die Handschrift des nagenden Landschaftsarchitekten. So existieren Reviere bei der Regattastrecke in Ottensheim, bei Wilhering oder etwa am Steyregger Graben zwischen Plesching und unterhalb des Kraftwerks Abwinden.

Für mehr als ein Jahrhundert war der Biber aus dem Stadtbild der Bundeshauptstadt verschwunden. Durch Wiederansiedlung von 40 Tieren in den Jahren 1976 bis 1982 kehrte er nach und nach in seine angestammten Reviere in und um Wien zurück und eroberte dabei auch neue Lebensräume, etwa im Stauraum der Donau an der Donauinsel. Heute leben ungefähr 230 Biber in 60 Revieren in Wien und Umgebung außerhalb des Nationalparks Donau-Auen und prägen die Entwicklung der wilden Naturufer entlang der Donau und ihrer Nebengewässer. Gestatten, Biber – gekommen, um zu bleiben.

Friedhof der Namenlosen

Wer sich in den äußersten Winkel des 11. Wiener Gemeindebezirks nahe Schwechat begibt, der entdeckt hinter den Anlagen des Alberner Hafens einen verborgenen Ort mit einer einzigartigen Geschichte. Wie im Dornröschenschlaf, zwischen Vergessen und leisem Gedenken, liegt da nur einen Steinwurf von der Donau entfernt bei Stromkilometer 1918 ein winziger Friedhof. Angelegt auf einer kleinen Lichtung, wirkt die besondere Ruhestätte den Blicken der Wienerinnen und Wiener heute fast ebenso entzückt wie dem kollektiven Gedächtnis der Stadt. Die verborgene Lage des Friedhofs ist gleichsam ein wichtiger Hinweis auf den Grund seines Bestehens. Denn gerade hier, wo die Donau Wien an der Grenze zu Schwechat verlässt, erzeugte der Strom einst eine Verwirbelung, die dort immer wieder neben anderem Treibgut auch Wasser-

leichen ans Ufer schwemmte. Also legte man an genau diesem Ort einen Friedhof an, der ab 1840 für all jene leblosen Unglücklichen, die die Donau preisgab, die aber unbekannt blieben, zur letzten Ruhestätte werden sollte. Bis 1900 wurden dort 478 nicht mehr identifizierbare Leichen bestattet.

Da der Friedhof immer wieder durch Hochwasser verwüstet wurde, beschlossen die ortsansässigen Fischer, unterstützt von der Gemeindevertretung und Simmeringer Handwerkern, im Jahr 1900 einen neuen Friedhof auf der anderen Seite des Damms zu errichten. Nachdem mit dem Bau der Getreidespeicher und der Hafenergänzung am Alberner Hafen der berühmte Wasserwirbel schließlich verschwunden war, endete auch das Anschwemmen der unglückseligen Toten. So fand 1940 die letzte unbekannte

Donauleiche ihre letzte Ruhestätte auf dem Friedhof der Namenlosen. 104 liegen heute dort in der Erde jenes zweiten Friedhofteils. Mit den Jahren konnte die Identität so manches Donauverblichenen inzwischen geklärt werden. Sie erhielten entsprechende Inschriften auf ihren schlichten Gräbern. Einige aber verblieben namenlos bis heute, ihr Geheimnis wie fortgerissen von der Donau. Für sie gelten weiter die dem Friedhof gewidmeten Worte Albrecht von Wickenburgs: *Drum die Kreuze die da ragen, wie das Kreuz, das sie getragen, n amenlos.*

Facts

Von den Donaufischerinnen und -fishern wird jeden ersten Sonntag nach Allerheiligen auf Höhe des Friedhofes ein kleines mit Kerzen verziertes Floß mit der Inschrift „Den Opfern der Donau“ in den Fluss gesetzt und den Fluten übergeben.

Ausgegraben

Unter den geborgenen Fundstücken des im März bei Orth an der Donau entdeckten Schiffswracks fand sich auch ein alter Ziegelstein. Der Stein zeigt auf den ersten Blick: Im 19. Jahrhundert waren Ziegel weit weniger anonym.



Zeitzeuge aus Kaisertagen



Mit Unterstützung von Gerhard Zsutty, Leiter des Wiener Zieglmuseums, konnte der mit markanten Reliefs versehene Stein leicht identifiziert werden. Der Ziegel stammt aus einem Werk des berühmten „Ziegelbarons“ Heinrich

Drasche, der die Ziegel für zahlreiche Gebäude der Wiener Ringstraße mit seinem Baumaterial ausstattete. Das G im Doppeladler weist darauf hin, dass es sich genauer um das Ziegelwerk in Guntramsdorf handelte. Der Stein

wurde in der Zeit zwischen 1858 und 1869/70 gebrannt. Der Ziegel könnte über den ehemaligen Wiener Neustädter Kanal transportiert worden sein. Weiter als bis zur Fundstelle bei Orth an der Donau hat er es aber nicht geschafft.

Gesichtet



Wirksame Instandhaltung Good-Practice-Manual gibt Tipps

Für eine konkurrenzfähige Wasserstraße ist regelmäßige Instandhaltung besonders wichtig. Trotzdem kommt dieser alltäglichen Arbeit oft nicht die nötige Aufmerksamkeit zu. Unter der Leitung von viadonau erarbeiteten Expertinnen und Experten aus ganz Europa nun ein Good-Practice-Manual, das Wege aufzeigt, Instandhaltungsmaßnahmen noch wirksamer zu gestalten und so die Effizienz und Zuverlässigkeit der Wasserstraße langfristig zu erhöhen.

Der Schwerpunkt des Manuals liegt auf der Instandhaltung der Schifffahrtsrinne in frei fließenden Flussabschnitten. Es soll vor allem Wasserstraßenverwaltungen als nützliche Orientierung beim Gestalten besserer Instandhaltungszyklen dienen. Neben aufbereitetem Fachwissen enthält es zudem Analysen von Praxisbeispielen aus ganz Europa und gibt wertvolle Tipps zur Verbesserung von Instandhaltungsarbeiten.



Und Action! Filmclip über Erhaltung



Was gibt es Schöneres, als an den Ufern der Donau die Seele baumeln und sich die Sonne ins Gesicht scheinen zu lassen oder auf den Treppelwegen den Fluss entlangzuradeln? Damit jährlich Hunderttausende in den Uferäumen stets gefahrlos wandern, Fahrrad fahren, joggen oder einfach ausspannen können, sind tagtäglich die viadonau-Experten für Erhaltung im Einsatz. Für die vielfältigen Pflege- und Instandhaltungsarbeiten braucht es viel Know-how, Erfahrung und punktgenaue Schulungen. Ein spannender Filmclip wirft einen Blick hinter die Kulissen der Erhaltungsaktivitäten von viadonau und zeigt, wie man zum Beispiel Bäume richtig beurteilt und schneidet und die Sicherheit der Wege möglichst nachhaltig gewährleistet werden. Einfach reinschauen in unserem YouTube-Kanal www.youtube.com/ViaDonau.

