

Editorial

Endlich wieder ein normales Schachteljahr! Mit einer zweiteiligen Jahresfahrt, einer Damenfahrt, der Lichterserenade und gelungener Jahresfeier. Dass die Seniorenfahrt und die Schnupperienfahrt ausfallen mussten, lag diesmal nicht an Corona, sondern an einer Absenkung der Donau, weil am Kraftwerk Böfinger Halde Sanierungsarbeiten anstanden.

Dennoch hat Corona etwas dazwischengepfuscht: bei der Damenfahrt und beim Fahrtteil zwei, was sich allerdings erst nach Abschluss der Fahrten bemerkbar machte. Aber alle Positiven haben's gut überstanden.

Trotz der Kürze der Fahrten ist es gelungen, die Kontakte entlang der Donau zu pflegen. Beim Besuch der Damen im Regensburger Schifffahrtsmuseum stellte sich heraus, dass dessen Kurator Rainer Ehm gerade das Schicksal eines 1846 in Ulm gebauten Dampfschiffs erforscht hatte, wovon in dieser Ausgabe zu lesen ist.

Das SchaPo-Team

Inhalt

	Seite
Lehrreiche Begegnungen von Passau bis Wien	2
... und hatten die Pest an Bord	3
Damenfahrt	4
Türkischer Biber für die Schifflleute	4
Ulms verunglückte Dampfschiffahrt	5
Das Schicksal der Ludwig I.	5
Donauabsenkung	6
Stabwechsel bei den Damenfahrten	6
Lichterserenade	7
Crashsicher: Bank am Bug	7
Neues Holz an Deck	7
Nachrufe und Personalien	8

Termine 2023

(unter Vorbehalt)

Mitglieder- versammlung:	Donnerstag, 16. März, 19:00 Uhr (Ort wird noch bekanntgegeben.)
Jahresfahrt	Sonntag, 2. Juli bis Freitag, 7. Juli
Damenfahrt:	Freitag, 7. bis Sonntag, 9. oder 10. Juli
Lichter- serenade:	Samstag, 22. Juli
Schwörmontag:	Montag, 24. Juli
Schnupperio- renfahrt	Samstag, 16. September
Seniorenfahrt:	Samstag, 25. September
Jahresfeier:	Samstag, 9. Dezember im Stadthaus

Liebe Donaufreunde und Freunde an der Donau: Alles wie vor der Pandemie?

Nein, eigentlich ist alles anders. Wir haben einen Konflikt in Europa, wir haben eine Inflation, wir haben explodierte Kosten in allen Bereichen.

Stopp! Vor allem aber haben wir die Aufgabe, in schwierigen Zeiten den Kopf hoch zu nehmen und uns unserer Verantwortung zu stellen. War die Zeit nach dem Weltkrieg nicht viel schlimmer? Waren in Zeiten der Ölkrise die Auswirkungen nicht fataler?

Wir leben doch insgesamt noch in befriedigenden Verhältnissen. Wobei das freilich nicht für alle gilt. Auch hierzulande haben viele Menschen Grund zu großer Sorge. Darum sollten alle, die können, ein solidarisches Miteinander leben, sollten helfen und füreinander da sein.

Ein wunderbares Beispiel für ein solches Füreinander und wahre Freundschaft durften wir auf unserer diesjährigen Reise von Passau nach Wien erleben: Unser Sepp Seidenfuß leidet seit Jahren an Parkinson. Die Folgen dieser Krankheit sind jedem klar. Aber man kann ihr auch entgegentreten, wenn man Freunde hat, die einen dabei unterstützen.

So geschah es, nachdem Sepp gefragt hatte, ob er diese Schachtelfahrt mitmachen dürfe. Natürlich sagten wir sofort zu. Herausragendes hat dabei Dieter Nottensteiner geleistet, der sich rührend um Sepp gekümmert hat.

Am ersten Tag waren Sepps Bewegungen doch sehr eingeschränkt, gewissermaßen vom Rollator an die Reling. Was sich zunächst noch schwierig gestaltete, wurde mit Hilfe aller und

besonders von Dieter ohne großes Tamtam bewältigt – und mit nachhaltigem Erfolg: Nach einer Woche hat Sepp sogar die Treppe zum Oberdeck alleine geschafft. Es hat sich mal wieder gezeigt, dass Wille und Weg oftmals miteinander verknüpft sind.

Sepp! Gemeinsam mit Dieter hast du uns alle inspiriert, hast uns den Spiegel vorgehalten! Ihr beide habt uns und vielen „Alten“ in der Gesellschaft gezeigt, dass mancher, der sich wegen physischer Einschränkungen nicht mehr traut, eine große Fahrt zu machen, sich doch mit etwas Mut dazu gesellen sollte. Ich bin sicher, dass der eine oder andere unter uns, der seinen Koffer nicht mehr tragen kann, insgeheim gerne mitfahren würde, aber den anderen nicht zur Last fallen will.

Falsch gedacht: Er kann auf die Hilfe aller zählen! Das hat diese Fahrt bewiesen, und darum danken die Donaufreunde Sepp und Dieter, dass ihr uns gezeigt habt, wie es geht!

Überhaupt fällt uns Verantwortlichen in der Gesellschaft der Donaufreunde auf, dass auch in unseren Reihen viele ängstlicher geworden sind – meines Erachtens unnötiger Weise. Schon alleine die Planung einer Veranstaltung ist heute ein Risiko. Nein, nicht aus organisatorischen Gründen, sondern einfach, wenn irgendeine Warnung „um die Ecke“ kommt, ob das nun wieder steigende Corona-Zahlen sind oder die Warnung vor einem allumfassenden Zusammenbruch unserer Infrastruktur.



Es fehlt bei vielen der Wille, sich zu engagieren und sich zu treffen, Freunde zu finden – ja, sie offensiv zu suchen. Man zieht sich leider oftmals zurück! Geht raus, trifft Euch, lebt Euer Leben, denn es gibt nur eines, das unter Umständen noch lange dauert. Stellen Sie sich vor, liebe Donaufreunde und Freunde an der Donau, Sie haben ihre guten Jahre durch lange gehegte Angst weggeworfen! Wollen Sie so weitermachen?

Mit diesem positiven Impuls möchte ich die diesjährige Schachtelpost einleiten. Sicher haben viele von Ihnen beim Lesen ein Lächeln auf den Lippen? So muss es sein! Genießen Sie die Lektüre und lassen Sie sich Zeit, nochmals einen Gedanken an das vergangene Jahr zu verlieren und dieses dann abzuschließen in der Hoffnung auf ein besseres.

Als Vorsitzender der Gesellschaft der Donaufreunde möchte ich diese Gelegenheit auch dazu nutzen, all denjenigen zu danken, die uns unterstützt, begleitet und gefördert haben.

Euer/Ihr
Andreas (Ahu) Huber



Geht doch!
Sepp und Dieter
haben es bewiesen.

Lehrreiche Begegnungen von Passau bis Wien

Eine Schachtfahrt kann noch so kurz sein – sie bietet unserer Gesellschaft dennoch ausreichend Gelegenheit, die traditionellen Kontakte entlang der Donau zu pflegen und gewissermaßen den „Donau-Horizont“ der Fahrtteilnehmer in Begegnungen mit fachkundigen Experten zu erweitern. Quod erat demonstrandum auf der Fahrt von Passau nach Wien.

■ Sonntag, 26. Juni, Ulm – Passau

Am Schotterparkplatz startete pünktlich um 10 Uhr die erste Gruppe per Bus nach Passau. Dort sollten die Damen, die ihre Fahrt in Kelheim begonnen hatten, abgelöst werden. Die hatten allerdings vor der Schleuse Passau in der Mittags-hitze sehr lange auf der Schachtel ausharren müssen, weshalb wir sie nicht in der gebührenden Art und Weise empfangen konnten.

Ein besonderes Erlebnis wurde die Altstadt-Führung durch den Passauer Historiker Dr. Michael Weithmann, Autor der Bücher „Die Donau. Geschichte eines europäischen Flusses“ und „Passau: Kleine Stadtgeschichte“, der uns tiefe Einblicke bieten konnte.

Höhepunkt des Tages war der offizielle Empfang durch den Bürgermeister der Stadt Passau, Herrn Armin Dickl. Er begrüßte uns, die „inoffiziellen Botschafter Ulms“, und betonte die Verbundenheit beider Städte.



Bürgermeister Armin Dickl (rechts) und Ex-Kollege Gerd Hölzel.

■ Montag, 27. Juni, Passau – Aschach

Um 9 Uhr legte die Schachtel vor der eindrucksvollen Kulisse der Drei-Flüsse-Stadt ab. Bei dem ersten Kapitänstrunk dieser Reise wurde das Schiffsvolk über die kommenden Tage informiert, wurden die zahlreichen Ämter vergeben und erste Verfehlungen durch den Schiffsbüttel strengstens geahndet.

Den ersten Halt legten wir traditionsgemäß beim Gasthof Draxler in Niederranna ein, eine immer wieder gern angelaufene Station unsere Donaufahrten. Hier konnten wir unsere ersten Gäste mit an Bord nehmen. Unser Schiffsführer Jochen hatte seine Mutter und Schwester für ein kurzes Stück eingeladen.

Bei 30° Lufttemperatur musste eine kurze Badepause eingelegt werden. Das kühle Nass erfrischte das schwitzende Schiffsvolk.



Wie geplant erreichten wir um 17 Uhr Aschach. Hier wurden wir durch den Bürgermeister, Herrn Dietmar Grois, und seine Stellvertreterin, Frau Ramona Frandl, empfangen, musikalisch begleitet von der Blasmusik Aschach. Und selbstverständlich durfte der Weinpokal der Sonnenwirtin nicht fehlen.

Ein anschließender Besuch im Schopper- und Fischereimuseum bot uns eine liebevoll zusammengetragene Sammlung zu den unterschiedlichsten Aspekten der Schifffahrt und Fischerei, die uns engagierte Fachleute unter der Leitung des Vereinsobmannes Manuel Gaadt erläuterten. Mit einem gemeinsamen Abendessen ließen wir diesen Abend gemütlich ausklingen, auch wenn uns ein plötzlicher Regenguss aus dem Biergarten vertrieb.

■ Dienstag, 28. Juni, Aschach – Grein

An diesem Tag genoss das Schiffsvolk einen ruhigen Tag auf der Donau. Der Kapitän und Schiffskoch Ahu verwöhnte zusammen mit seinem Hilfskoch Wolfgang die Mannschaft mit einem exzellenten Mittagessen. Die Frischlinge Achim, Uli und Florian erhielten eine standesgemäße Taufe mit Donauwasser. Und das alles vor der eindrucksvollen Silhouette des Schlosses Wallsee. Seither dürfen sie sich „Donaufahrer“ nennen.

Die Ankunft in Grein wurde durch ein Manöver zweier Kreuzfahrtschiffe gestört, aber die erfahrenen Schiffeleute haben auch diese Herausforderung gemeistert.

Ein heftiger Regenguss ließ die abendlichen Aktivitäten im besten Sinne des Wortes ins Wasser fallen.



Zur Begrüßung in Aschach kamen neben der Sonnenwirtin (links) Bürgermeister Dietmar Grois (2. v. l.) und seine Stellvertreterin, Ramona Frandl.



Zu Gast an Bord waren Ulrike Schachner, Bürgermeisterin von Ybbs, und ihr Lebensgefährte.

■ Mittwoch, 29. Juni, Grein – Krems

Die Fahrt durch die Wachau führte durch eine wunderschöne Landschaft. Mit an Bord war die Bürgermeisterin von Ybbs, Frau Ulrike Schachner, und ihr Lebensgefährte. So durften wir aus beruflichem Mund viel Wissenswertes über die Gemeinde Ybbs erfahren.

Dort empfing uns ein Fanfarentrio – trotz Nieselregens. Allerdings zog der Stadtlaf der Schüler mehr Aufmerksamkeit der Bevölkerung auf sich, auch wenn das Schiffsvolk mit einem lauten „Ulmer Spatza, Wasseratza“ versuchte, diese auf die ankommende Schachtel zu lenken.



Empfang im Rathaus zu Ybbs.

■ Donnerstag, 30. Juni, Krems – Wien

Verabschiedet von der Polizei, legten wir ab in Richtung Wien. Während des Kapitänstrunkes zog Reiseleiter Daniel ein kurzes Resümee unserer Fahrt. Ein letztes Poem unseres Poeten und letzte strenge Strafen seitens des Schiffsbüttels bereiteten das Schiffsvolk auf die Sitzung des Schiffsgerichts vor.

Bei der Ankunft in Wien wurden wir von den Teilnehmern des zweiten Fahrtteils begrüßt. Und ohne große Verschnaufpause ging es mit dem Bus zu einer Führung über den Wiener Zentralfriedhof, der als letzte Ruhestätte vieler berühmter Persönlichkeiten eine große Erhabenheit ausstrahlt.

Zusammen mit den Fahrtteilnehmern der Etappe Wien – Budapest ging es ein letztes Mal in einen Biergarten. So beendete eine laue Sommernacht unsere diesjährige Donaufahrt. Eine besondere Erfahrung und Freude für alle Fahrtteilnehmer war die Teilnahme von Josef Seidenfuß. Trotz seiner schweren Krankheit konnte er vor allem mit der Hilfe von Dieter Nottensteiner gemeinsam mit uns die Reise genießen. Er blühte auf und hatte sichtlich Spaß an unseren gemeinsamen Erlebnissen.

HP

Der Gang durch Ybbs und der anschließende Empfang im Rathaus wurde durch einen Vortrag über die Donauschifffahrt von Museumsdirektor Josef Zwiefelhofer abgerundet. Danach verabschiedeten wir uns und legten in Richtung Krems ab. Die Mannschaften aus Küche und Keller verwöhnten das Schiffsvolk mit Speis und Trank.

Die Fahrt endete im Polizeihafen in Krems. Danach beförderte uns der Bus in das Weingut Ott. Fachkundig wurden uns die verschiedenen Weine dieses bekannten Winzers vorgestellt.

Den Abend konnten wir dann in einem gemütlichen Restaurant an der Donau ausklingen lassen.



Im Weingut Ott, Krems.



Ankunft in Wien

... und hatten die Pest an Bord

Der zweite Fahrtteil war sehr schön, stand aber unter keinem besonders guten Stern. Sie musste ohne unsere Donaufreunde Reinhold Müller und Helmut Hochrein stattfinden, deren völlig unerwarteter Tod ihnen die Teilnahme versagt hatte. In Győr stellte sich heraus, dass einer unserer Teilnehmer an Corona erkrankt war. Seine sofortige Abreise konnte nicht verhindern, dass das Virus sich bereits ausgebreitet hatte, was sich aber glücklicherweise erst am letzten Tag bemerkbar machte.

■ Donnerstag, 30. Juni, Ulm – Wien

Um 7 Uhr startet der Bus mit den negativ auf Corona getesteten Fahrtteilnehmern am Schotterparkplatz in Richtung Wien. Gegen 15.30 Uhr treffen wir bei einer Affenhitze am Hotel „Hilton Vienna Danube Waterfront“ ein und beziehen die Zimmer. Auf der Terrasse am Donauufer erwarten wir die Schachtel mit den Teilnehmern des ersten Fahrtteils, die gegen 18 Uhr eintreffen und freudig begrüßt werden. Gemeinsam fahren wir zum Zentralfriedhof, um dort die beeindruckenden Grabmonumente zu besichtigen. Anschließend essen wir im Restaurant „Hopfen und Malz“ zu Abend.

■ Freitag, 1. Juli, Wien – Bratislava

Um 9 Uhr legen wir ab. Bordtrompeter Hans-Jörg Heller schickt den Freunden vom Fahrtteil 1, die uns winkend verabschieden, einen musikalischen Gruß. Eine halbe Stunde später begrüßt Kapitän Oliver Reichle das Schiffsfolk mit dem traditionellen Kapitänstrunk, der coronahalber aus namentlich gekennzeichneten Blechtassen genossen wird.



Er gedenkt der verstorbenen Schachtelfreunde Reinhold Müller und Helmut Hochrein, der als Koch an unserer Fahrt teilnehmen wollte, und dankt Dirk Heim und Maximilian Kaufmann für die Übernahme dieser Aufgabe.

Gegen 15.50 Uhr legt die Schachtel am Ponton in Bratislava an, wo uns unser Freund und Kontaktmann Vlado Nošćak begrüßt. Nach Verteilung der Zimmer im nahe gelegenen Hotel „Park Inn by Radisson“ haben die Fahrtteilnehmer die Möglichkeit zur individuellen Stadtbesichtigung. Um 19 Uhr trifft man sich zum gemeinsamen Abendessen mit den Gästen Vlado und Karol Nošćak im Restaurant „Leberfinger“.



Abfahrt in Wien.

■ Samstag, 2. Juli, Bratislava – Győr

Um 8.45 Uhr legt die „Ulm“ vom Ponton in Bratislava ab, musikalisch unterstützt durch Bordtrompeter Hans-Jörg Heller. Gast auf der Schachtel ist Vlado Nošćak. Beim Kapitänstrunk gibt Hans-Jörg Heller sein Debüt als Schiffspoet. Er reflektiert in äußerst launiger Weise die vergangenen beiden Tage, unterbrochen von einer genialen Hans-Moser-Parodie.

Später vermittelt Bordhistoriker Henning Petershagen den Frischlingen das Grundwissen über die Ulmer Donauschiffahrt, das jeder Schachtelfahrer beherrschen sollte.



Zwingend: Schachtel-Schulung!

Wir erreichen Győr diesmal nicht auf dem Wasser-, sondern auf dem Landweg: Um 15.30 Uhr hat die Schachtel in Gönyű angelegt, von wo wir per Bus nach Győr fahren und im Hotel „Danubius Hotel Rába“ einchecken. Es folgt eine Busrundfahrt und ein Stadtrundgang mit Einführung in die Stadtgeschichte durch die ortsansässige Stadtführerin Frau Ildiko Toth. Sie hebt den wirtschaftlichen Aufstieg der 140.000 Einwohner zählenden Stadt durch die Ansiedlung des Audi-Werkes besonders hervor. Ein gemeinsames Abendessen im Restaurant „Westy hajó“ beendet diesen Tag.

■ Sonntag, 3. Juli, Győr – Esztergom

Die Ulmer Schachtel legt um 8.50 Uhr in Gönyű ab. Tagesziel ist Esztergom. Einer der Fahrtteilnehmer fühlt sich nicht wohl und lässt sich vom Schiffsarzt auf Corona testen. Ergebnis: positiv! Er verlässt das Schiff in Komárom. Der Reiseleiter hat fürsorglich die Rückreise nach Ulm organisiert. Man verabschiedet sich herzlich, und die Fahrt geht weiter.

15.50 Uhr Ankunft in Esztergom. Reiseleiter Jörg Stimpfle wird bereits von der örtlichen Presse erwartet und interviewt.

Er erteilt Auskunft über die Geschichte der Ulmer Schachteln und die im Jahr 1914 begonnene Tradition der Schachtelfahrten mit dem Ziel, die Stadt Ulm entlang der Donau zu repräsentieren, die



Unser Freund und Kontaktmann Vlado Nošćak.

alten Kontakte zu pflegen und neue zu knüpfen. Dem Einchecken im „Grand Hotel Esztergom“ folgt die Besichtigung der Altstadt und des Doms unter fachkundiger Führung von Stadtführerin Szilvia Szendy.

Im Restaurant „Rózsakert“ treffen wir uns zu einem gemeinsamen Abendessen mit Frau Tourismusdirektorin Fruszina Nagy und Ferenc Kovács. Als langjähriger Freund der Donaufreunde hat er die Geschichte der Schachtelfahrten seit dem Jahr 1961 beinahe lückenlos dokumentiert und aktuell für eine anstehende Veröffentlichung aufgearbeitet.



Tourismusdirektorin Fruszina Nagy und Ferenc Kovács (2. v. r.)

■ Montag, 4. Juli, Esztergom – Budapest

Abfahrt 8 Uhr. Der Kapitän bedankt sich bei allen Verantwortlichen und Funktionsträgern der aktuellen Schachtelfahrt für die engagierte Ausübung ihrer Ämter. Unter fachkundiger Führung der Schiffeleute Franz Renz, Heinz Bayer, Harald Huber und Alexander Reisser legt die Ulmer Schachtel in Budapest gegenüber dem Parlament und in direkter Nähe zum Hotel „Novotel Budapest Danube“ an.

Nach einer individuellen Besichtigung der Stadt treffen sich die Donaufahrer zum gemeinsamen Abendessen im Restaurant „Mazel Tov“ in Anwesenheit unseres langjährigen Freundes András Sólyom und seiner Frau Dorottya, bis vor kurzem Kulturbürgermeisterin der Budapester Vorstadt Szentendre. Dort hat sie, wie sie berichtete, nach Vorbild der Ulmer Donaufreunde eine Lichterserenade eingeführt.

■ Dienstag, 5. Juli, Budapest – Ulm

Mit einigen Minuten Verspätung bricht der Bus mit den Fahrtteilnehmern um 8.06 Uhr in Richtung Heimat auf. Im Laufe der Fahrt zeigt eine ganze Reihe der Fahrtteilnehmer eine gewisse Mattigkeit. 10 Stunden und 20 Minuten später erreichen wir den Schotterparkplatz in Ulm – mit insgesamt elf weiteren Corona-Fällen.

HP



Nach der Ankunft in Budapest (oben) trat die Schachtel die Heimfahrt an – auf Rädern.



Die Damen auf der Donau: Drei großartige Tage

Es sollte die letzte Damenfahrt sein, die von Margret Burst organisiert wurde – perfekt wie immer. Auch für unser leibliches Wohl war hervorragend gesorgt. Großes Lob für unsere unermüdliche Nicole Huber und ihre verlässliche Crew sowie alle Kuchenbäckerinnen und Helferinnen, die zum Gelingen dieser großartigen Fahrt beigetragen haben.

■ Freitag, 24. Juni, Ulm – Regensburg

Pünktlich um 7 Uhr starteten wir mit dem Bus bei der Donauhalle zum ca. 200 km entfernten Hafen Kelheim/Saal. Dort bestiegen wir die Schachtel mit dem ersten Etappenziel Regensburg und passierten wohlbehalten die Schleusen in Bad Abbach sowie Regensburg, wo die Schachtel ihren Liegeplatz erreichte.

Danach wurde Kultur angeboten: Wir besuchten das Donau-Schiffahrts-Museum-Regensburg (DSMR), wo uns Herr Rainer Ehm, Kurator des Museums, u. a. über den Raddampfer Ruthof berichtete, der vor 100 Jahren in Regensburg bei der Ruthof-Werft für den Bayerischen Lloyd gebaut wurde. Die Gesellschaft der Donaufreunde ist Mitglied

im Arbeitskreis – Schiffahrtsmuseum-Regensburg e. V.. Der stellte freundlicherweise einen Liegeplatz für die Schachtel zur Verfügung. Anschließend bezogen wir unsere Zimmer im Achat Hotel Herzog am Dom. Danach ging es zum Abendessen auf eigene Faust.

■ Samstag, 25. Juni, Regensburg – Deggendorf

Um 8.45 Uhr hieß es Abschied nehmen vom schönen Regensburg. Nächstes Ziel war das ca. 95 km entfernte Deggendorf, wegen seiner Lage auch als „Tor zum Bayerischen Wald“ bezeichnet. In hoher, die umliegende Landschaft beherrschender Lage erhebt sich in Donaustauf über dem linken Ufer nahe bei Regensburg die imposante Gedenkstätte Walhalla. Der klassizistische Bau in Gestalt eines von Säulen umgebenen Tempels enthält derzeit 131 Büsten und 65 Gedenktafeln für bedeutende Persönlichkeiten, darunter Sophie Scholl.

Anschließend fuhren wir an dem am linken Ufer gelegenen Ort Bach vorbei, dem mit 4 Hektar kleinsten bayerischen Weinbaugebiet, wo heute überwiegend Müller-Thurgau angebaut wird.



Ein Foto von der Damenfahrt sagt mehr als tausend Worte.

Nach einer weiteren halben Stunde erreichten wir die im Jahre 1980 fertiggestellte Schleuse Geisling mit einer beeindruckenden Schleusenkammer von 230 m Länge und 24 m Breite.

Die nächste Schleuse erwartete uns bei Straubing und danach nahmen die ganz Sportlichen unter uns ein kühles Bad in der Donau.

Gegen Abend erreichten wir Deggendorf, um im nahegelegenen The Rilano Hotel zu nächtigen.

■ Sonntag, 26. Juni, Deggendorf – Passau

Pünktlich um 9 Uhr fuhren wir mit der Schachtel in Deggendorf in Richtung Passau ab, eine Strecke von 59 km lag vor uns. Wir kamen an Vilshofen vorbei, dessen Ortskern am rechten Ufer liegt. Kurz danach passierten wir Windorf, das am linken Ufer versteckt hinter einem Auwald liegt. Von dort sollen vor etwas mehr als 400 Jahren Schiffbauer nach Ulm gekommen sein, um den Ulmern den Bau von Holzschiffen beizubringen.

Wir erreichten die letzte Schleuse unserer Fahrt und gegen 15 Uhr die imposante Stadt Passau.

Dort wurden wir bereits von einigen Donaufreunden erwartet, die die Schachtel für die Weiterfahrt nach Wien und Budapest in Empfang nahmen.

Es war eine gesellige und kulturell sehr interessante Fahrt. Unsere Schiffleute Jochen Stutz, Thomas Stutz, Florian Pfeiffer, Andreas Burst und Andreas Stutz waren immer freundlich und hilfsbereit, kompetent sowieso. Conny Leibinger hat ihnen in ihrem Gedicht, das sie am Ende der Fahrt vortrug, folgende Zeilen gewidmet:

*Und Tag und Nacht
wird das Schiff bewacht
von fleißigen Geistern,
die Stromschnellen meistern.
Sie steuern und schleusen.
Die ächzen daher,
mit unseren Koffern schwer
und eh wir Damen noch erwacht
ist das Schiff sauber und flott gemacht.*

Insbesondere auch herzlichen Dank an Uli Burst, der schon im Vorfeld stark engagiert war und anschließend ein tolles Fotobuch erstellte. Allerdings soll ein Wermutstropfen nicht verschwiegen werden: Einige von uns wurden vom Coronavirus befallen – doch zum Glück sind schlimme Folgen ausgeblieben.

Birgit Hölzel

Zu Besuch im Regensburger
Donau-Schiffahrts-Museum.

Türkischer Biber für die Schiffleute

Der Auslöser für einen türkischen Kochabend für die Schiffleute der Donaufreunde lag ziemlich genau 13 Monate zurück, als ein Teil des Gemeinderates und der Rathaus-Verwaltung mit der Schachtel von Bamberg nach Würzburg fuhr. Auf diesen Fahrten ist es gute Tradition, dass jeden Tag eine andere Fraktion für das leibliche Wohl an Bord sorgt.

Jenseits des gewohnten, rustikal-schwäbischen Speiseplans gab es am Tag der Grünen diverse Genüsse aus der osmanischen Küche.

Das Ende vom Lied: Die Schiffleute, die getreu dem Motto „wenn's scho amol was zom essa gibt“, sehr gerne gut und ausgiebig Nahrung aufnehmen, umgarnen die Küchenchefin des Tages, Stadträtin Banu Cengiz Öner, wegen der Rezepte.

Die machte es der Mannschaft allerdings nicht ganz so einfach. Ihr Angebot: ein gemeinsamer Kochabend. Also versammelte man sich Anfang Oktober im Bürgerzentrum Weststadthaus und bereitete in der Küche des „KaffeeZeit“ unter Anleitung und strenger Aufsicht von

Banu und ihrem Team ein mehrgängiges Mahl für den Abend vor.

Zum Einstieg gab es Yayla Çorbası (Frühlingssuppe), eine Joghurtsuppe mit Minze. Die weiteren Gerichte hatten Namen wie Muhammara (Paprika-Walnuss-Dip), Pastirmalı (Rinder-Dörrfleisch), Fasulye ezmesi (Bohnenpaste), Çoban salatası (Hirtensalat), Girit ezme (Käse-Pistazien-Creme), Domates soslu (Tomatensoße) oder Kabak ve kızartması biber (Kürbis und gebratene Paprika).

Die wesentlichsten Zutaten waren Paprika (biber) in allen Farben und Formen, Auberginen, Chili, Gurken, Joghurt, Kürbis, Olivenöl, Petersilie, Pfefferminze, Reis,



Rindfleisch, Schafskäse, Thymian, Tomaten, Walnüsse, weiße Bohnen, Zitronensaft und Zwiebel. Der inoffizielle Bestseller der Abends war Sigara Böreği (Back-Zigaretten) – dreieckige Yufka-Teigblätter, die mit einer Mischung aus Käse und zerdrückten Kartoffeln

gefüllt, in Form einer Zigarre gerollt und in heißem Fett ausgebacken wurden. Zum Nachtisch gab es noch Muffins. Also alles außer Döner!

Um der Wahrheit die Ehre zu geben, wurde nicht die gesamte Speisenfolge von den Schiffleuten zubereitet; Banu und ihre Mitstreiterinnen hatten schon umfangreiche Vorbereitungen getroffen. Der Schwerpunkt der Schiffleute lag dann doch eher beim Schälen und Schnippeln der Zutaten und gelegentlichem Umrühren, damit nichts anbrennt. Beim Verzehr all der Köstlichkeiten war die Mannschaft



Stadträtin Banu Cengiz Öner kocht mit den Schiffleuten türkisch.

dann wieder hochgradig engagiert. Doch der mannhafte Einsatz reichte nicht aus, um alles zu verspeisen – in den frühen Morgenstunden ging es, mehr als satt und völlig erschöpft, auf den Heimweg. Der eine oder andere hatte noch ein Carapaket dabei, um den kommenden Tag nicht völlig entkräftet durchzustehen zu müssen.

Wir freuen uns auf den kommenden Sommer, wenn wir uns bei Banu und ihrem Team mit einer Ordinarfahrt für den Schlemmerabend bedanken können.

Uli Burst

Ulms verunglückte Dampfschiffahrt

Rainer Ehm, Kurator des Donau-Schiffahrts-Museums Regensburg, widmet in der neuesten Ausgabe des „Donau-Rundschreibens“ (Nr. 39/40) einen größeren Beitrag dem missglückten Versuch der Ulmer, Mitte des 19. Jahrhunderts Anschluss an die Dampfschiffahrt zu bekommen. Dabei korrigiert er auch alte Irrtümer über das Schicksal des 1844 in Ulm gebaute Raddampfers „Stadt Ulm“ nach dessen Verkauf. Hier eine gekürzte Version seines Aufsatzes:



Rainer Ehm, der Verfasser dieses Aufsatzes, hat die Teilnehmerinnen der Damenfahrt durch seine Wirkungsstätte, das Regensburger Donau-Schiffahrts-Museum, geführt.

Die Ulmer waren im 19. Jahrhundert sehr an einer Dampfschiffahrt auf der Donau interessiert. Am 9. September 1835 gründeten Ulmer Fabrikanten und Kaufleute eine Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Diese schloss sich im Januar 1836 einer entsprechenden Gesellschaft in Regensburg an. Daraus entstand die „Bayerisch-Württembergische privilegierte Donau-Dampfschiffahrt“.

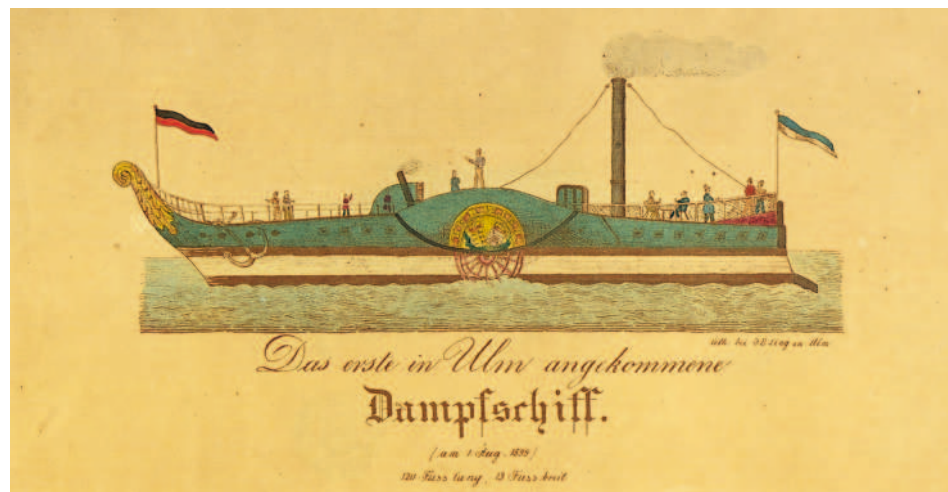
Allerdings stieß die Dampfschiffahrt bis nach Ulm auf große Probleme. Im Sommer 1839 erreichte der Dampfer „Ludwig I.“ der bayerisch-württembergischen Gesellschaft nur mit großen Mühen Ulm, zeitweise musste er von Ochsen über seichte Stellen gezerrt werden. Dann musste das Schiff über 140 Tage warten, bis der Wasserstand am 25. Dezember 1839 eine Rückfahrt erlaubte.

Ohne größere Flusskorrekturarbeiten waren regelmäßige Fahrten über Donauwörth hinaus nach Ulm nicht denkbar. Allerdings war man in Ulm nicht bereit, dies zur Kenntnis zu nehmen. Das Königreich Württemberg, die Stadt Ulm und auch etliche Ortsansässige zogen sich aus der bayerisch-württembergischen

Gesellschaft zurück und begannen noch 1840 eine eigene „Actiengesellschaft für Dampf- und Ruderschiffahrt auf der Donau“ vorzubereiten, die sich im Januar 1843 konstituierte.

Am 29. August 1844 unterzeichnete sie einen Vertrag mit der englischen Firma Penn & Son, Greenwich bei London, über die Lieferung eines Dampfschleppers und zweier eiserner Lastkähne. Die sollten je 25 t tragen können. Der Raddampfer sollte etwa 45 m lang und über die Radkästen 7,8 m breit (ohne Kästen 3,9 m) sein. Bei 30 Passagieren und 60 Zentner Kohle an Bord sollte er nur 53 cm eintauchen. Als Maschine war eine 50 PS-Dampfmaschine vorgesehen.

Der Bau und die Inbetriebnahme des Ulmer Dampfers war eine einzige Abfolge von Pleiten und Pannen. Zunächst hatte es 17 Monate gedauert, bis alle Einzelteile aus England in Ulm angekommen waren. Bei der Montage des Kessels fiel dieser ins Wasser. Eine Probefahrt endete mit einer Havarie mit einem im Wasser liegenden Baumstamm. Der Kamin war zu hoch, passte unter keiner Brücke hindurch und musste verkürzt werden. Das



Die „Ludwig I.“ war das erste Dampfschiff, das Ulm jemals erreicht hat. Das war am 1. August 1839. Fünf Jahre später gab eine Ulmer Aktiengesellschaft den Bau eines Dampfers in Auftrag, der den Namen „Stadt Ulm“ erhielt, den Ulmern aber wenig Freude bereitete und daher verkauft werden musste. Von diesem Schiff liegt leider kein Foto vor. Repro: Stadtarchiv Ulm

Schiff war für die Donau im Schwäbischen einfach zu groß und lag mit 53 cm auch zu tief im Wasser – entsprach damit aber den von den Ulmern bestellten Vorgaben!

Noch 1846 traf die „Stadt Ulm“ erstmals in Regensburg ein und unternahm bis 1849 etliche Fahrten, teils sogar bis Linz. Wasserstandprobleme zwangen die „Stadt Ulm“ ihre Fahrten stromauf des Öfteren in Donauwörth zu beenden. Letztlich lag der Dampfer mit seinen Kähnen zwei Jahre untätig in Neuburg a. d. Donau.

Im Laufe des Jahres 1851 gaben die Ulmer auf. Die Gebrüder Kindervatter aus Ulm boten das Dampfschiff und zwei dazu gehörige Schleppkähne zum Kauf an – anfangs für 50.000 Gulden, bald aber für nur noch 40.000 Gulden. Die Kgl. Bayer. Dampfschiffahrt erhielt bei 32.000 Gulden den Zuschlag. Am 26. Feb. 1852 wurden die drei Schiffe in Neuburg a. d. Donau übernommen.

Das bedeutete einen großen Verlust für die Ulmer Aktionäre und für die Stadtkasse Ulm. Die Königlich Bayerische Dampfschiffahrt erwog als neuen Namen

für die „Stadt Ulm“ zunächst „Donau“, entschied sich dann aber für „Merkur“. Eingesetzt wurde dieser Dampfer relativ „heimatnah“ auf der oberen Donau bis hinauf nach Neuburg a. d. Donau und Donauwörth. Er war der erste reine „Remorqueur“ (Schlepper ohne Personenbeförderung), über den die bayerische Gesellschaft verfügte.

Zehn Jahre später waren auch deren Tage gezählt. Die Staatsregierung war nicht länger bereit, den stets defizitären Betrieb zu finanzieren. 1862 wurde das ganze Unternehmen mit 15 Dampfern, 19 Schleppkähne und den meisten (aber nicht allen) Landanlagen an die österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) verkauft. So wurde aus der bayerischen „Merkur“ (ex „Stadt Ulm“) die österreichische „Stauf“, da es im DDSG-Flottenstand bereits eine „Mercur“ gab. 1880 wurde die „Stauf“ umgebaut zum „Lokalboot VII“ für den Personenverkehr im Wiener Raum. Erst nach rund 50 Dienstjahren wurde die einstige „Stadt Ulm“ kassiert und abgestellt.

Das Schicksal der Ludwig I.

Bevor das Dampfboot Ludwig I. als das erste seiner Art auf der noch unregulierten Donau von Regensburg bis nach Ulm ablegte, haben seine Eigner, die Direktoren der Bayerisch-Württembergischen privilegierten Donau-Dampfschiffahrt, die gesamte Fahrtstrecke untersucht. Daran beteiligt war der künftige Kapitän, der junge Ulmer Schiffmann Samuel Molfenter. Der berichtete später Folgendes: „Obgleich zum Befahren mit Dampfschiffen sich manche Stelle für unmöglich zeigte, so ließen sich die Herren von ihrem Maxim nicht abdrännig machen, sondern es hieß, wir müssen's probieren.“

Die Fahrt der Ludwig I. begann trotz Molfenters Bedenken am 27. Juli 1839 morgens um 6 Uhr. Zehn Tage vor dem Start war der Wasserstand noch günstig gewesen, doch das hatte sich geändert. Am dritten Tag mussten etwa 40 Mann

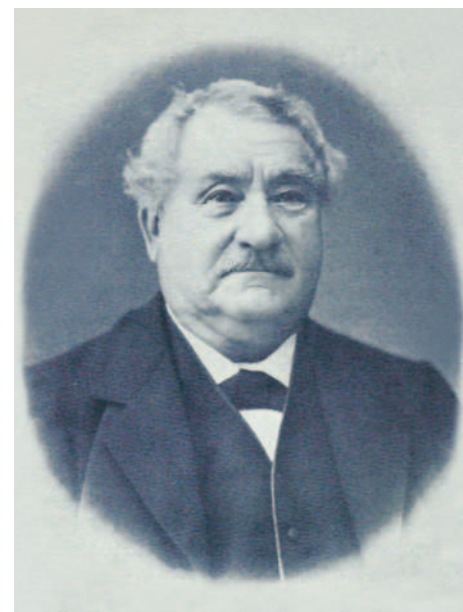
das Schiff mit dem Tau über Sand ziehen. Am fünften Tag musste das Schiff erneut gezogen werden, um Nersingen zu erreichen. Am sechsten Tag wurde es über eine Sandbank geschleppt. „Von da aus“, berichtet Molfenter, „ging es vollends bis an den allerschwierigsten Platz, zu der Brücke bei Elchingen. Nun war das Wasser in keinem Verhältnis mehr mit dem Tiefgang des Schiffes.“

Ulmer Schiffleute stauten mit ihren Schiffen das Wasser und räumten Kies ab. „Es wurden in den benachbarten Orten Ochsen geholt“, berichtet Molfenter. „Fabrikinhaber und ihre Leute wurden in die Seile gespannt, und so wurde mein armer Ludwig mit Dampf, Ochsen, Herren und Arbeitern über die Sandbank gezogen und endlich den siebten Tag unter Donner der Kanonen, Musik und Geläute des Arbeitsglöckchens ohne weiteren

Anstand der Hafen im Elend in Ulm [heute „Rosengarten“) erreicht.“

Beim abendlichen Festmahl floss der Champagner zwar wie Wasser, wie Molfenter mitteilt, „aber die Dampfschiffahrt hatte ein Ende, und der gute Ludwig musste im Elend vom Juli bis 20. Dezember des Jahres in Quarantäne bleiben, denn das ganze Jahr blieb das Wasser so klein“. Endlich setzte Tauwetter ein, so dass am ersten Weihnachtsfeiertag die Rückfahrt beginnen konnte. Am dritten Tag, nach insgesamt 13 Stunden Fahrt, wurde Regensburg erreicht.

Zwar fuhr die Ludwig nie mehr nach Ulm, verkehrte aber eine Zeit lang regelmäßig zwischen Regensburg und Donauwörth und unternahm Spazierfahrten mit bis zu 95 Passagieren. Kapitän war nach wie vor Samuel Molfenter, bis er am 31. Juli 1840 den Dienst quittierte.



Samuel Molfenter (1813–1883) war als junger Mann Kapitän der „Ludwig I.“ gewesen und hat über deren Fahrt berichtet.

Anderthalb Meter Donau weniger

Die Senioren mussten heuer auf ihre jährliche Schachtelfahrt verzichten. Auch die Schnupperferienfahrt für den potentiellen Schachtel-Nachwuchs fiel buchstäblich ins Niedrigwasser.

Der Grund: Vom 29. August an wurde der Wasserstand der Donau um 1,50 m abgesenkt, weil am Wasserkraftwerk Betsanierungsarbeiten anstanden. Dies hatte u.a. zur Konsequenz, dass unsere Schachtel zwei Tage vor diesem Termin die Donau verlassen und ins Winterquartier umziehen musste. Wie das Foto unserer Steganlage eindrucksvoll zeigt, wäre diese Absenkung für die Schachtel unter Umständen mit Gefahren verbunden gewesen.

Im Laufe der Jahre hatte der Beton an den Mauern und Pfeilern der Anlage und in der Schleuse insbesondere in der sogenannten Wasserwechselzone gelitten. Die Wasserwechselzone ist der Bereich, in dem sich der Wasserstand der Donau regelmäßig verändert und der Beton damit stark wechselnden Umwelteinflüssen unterliegt. Die Stadtwerke Ulm (SWU) mussten auf einer Fläche von gut 400 Quadratmetern rund 130 Tonnen Beton austauschen.

Am 11. November waren die Arbeiten so weit abgeschlossen, dass die Donau wieder auf das gewohnte Niveau aufgestaut werden konnte. Die Benutzung der Schleuse war während der Arbeiten ausgeschlossen, weshalb die für September geplanten Fahrten der Donaufreunde-Senioren und -Junioren ersatzlos gestrichen werden mussten.



Freigelegte Bewehrung am Wehrpfeiler



Vorsicht – starkes Gefälle

Seit 1953 ist das Donaukraftwerk an der Böfinger Halde als eines von mittlerweile neun Wasserkraftwerken der SWU GmbH in Betrieb. Diese Kraftwerke decken zusammen rund neun Prozent des Strombedarfs der SWU-Kunden; im Bundesdurchschnitt hat die Wasserkraft nur einen Anteil von rund 3,3 % (Stand 2010). Das Kraftwerk an der Böfinger Halde ist das leistungsstärkste Wasserkraftwerk der SWU und liefert allein



Die Absenkung ist natürlich auch in der Stadtmitte nicht zu übersehen



Die etwas gebeutelten Stege der Schachtelfahrer

etwa die Hälfte des Wasserkraft-Stroms; ein weiteres gutes Drittel kommt von den Werken aus Donaustetten und Öpfingen.

An der Böfinger Halde können Abflüsse zwischen 45 und 300 m³/s verarbeitet werden; der Strom wird in zwei Turbinen-Generator-Sätzen erzeugt. Über einer Kaplan turbine mit einem Laufrad-

durchmesser von 3,9 m ist direkt ein Generator mit einer Nennleistung von 5,5 Megawatt (MW) angekuppelt. Durch eine Erhöhung der Staus im Jahr 2010 von 6,5 auf 7,0 m wurde die ursprüngliche Leistung des Kraftwerkes von 8 auf 8,8 MW erhöht.

Uli Burst

Stabwechsel bei den Damenfahrten

Wer steckt hinter der Damenfahrt? Seit 2015 ist das Margret Burst, die mittlerweile sieben dieser Reisen organisiert hat – mehrtägige wohlgemerkt! Den Schritt von der traditionell eintägigen zu einer, die mehrere Tage dauert, hat sie von ihrer Vorgängerin Bruni Reichle geerbt, die damit 2005 begonnen hatte.

Nun hat Margret den Wunsch geäußert, ihr Amt in jüngere Hände zu übergeben. Erleichtert hat ihr diesen Schritt sicher der Umstand, dass ihre Schwiegertochter Dörte Weidler bereit war, in ihre Fußstapfen zu treten. Sie hat Margret ja bereits mehrfach assistiert und ihr auf der diesjährigen Fahrt die lästigen Telefonate abgenommen, die unterwegs zu tätigen waren.

Dieser Stabwechsel sollte jedoch nicht vollzogen werden, ohne dass die Damen der Gesellschaft sich damit einverstanden erklärten. Deswegen haben sie am Montag, 24. Oktober, im Stammheim getagt und befunden, dass Dörte künftig die Jahresfahrten federführend organisiert und sich ihr Planungsteam zusammenstellt.

Bei dieser Gelegenheit wurde eine weitere Neuerung ins Auge gefasst: Da es unter den Seniorinnen einige gibt, die eine mehrtägige Schachtelfahrt nicht mehr auf sich nehmen möchten, wurde – gewissermaßen als Pendant zu den Seniorenfahrten der Männer – neben der mehrtägigen Fahrt eine eintägige angeregt. Die wird im Jahr 2023 Carmen Stutz organisieren, was nicht ausschließt, dass in den folgenden Jahren ein Wechsel stattfinden kann.

Bei der Organisation und im Verlauf der Fahrt hing natürlich die Hauptlast an Margret. Doch konnte sie sich auf die tatkräftige Unterstützung von Nicole Huber verlassen, die sich um den Magenfahrplan kümmerte. Und bei der Vorbereitung half ihr natürlich Gatte Uli, der die Donau kennt wie seine Westentasche – und der auch seiner Schwiegertochter mit Rat und Tat zur Seite stehen wird.

SchaPo



Endlich wieder Lichtserenade!

Nach zweijähriger Corona-bedingter Pause konnte heuer endlich wieder die Lichtserenade gefeiert werden – die 52. seit der ersten offiziellen anno 1967. Vor der letzten, im Jahr 2019, war sie erst zweimal ins Wasser gefallen: 1981 und 1987.

Für unseren Organisator Stefan Rapp war es die 18.; er hat das Amt 2002 übernommen – und damit immer neue Herausforderungen. Zum Beispiel, was die Umweltverträglichkeit der Lichter betrifft. Denn deren ökologische Variante leidet noch immer unter dem nötigen Durchhaltevermögen.

Das hat sich auch diesmal wieder gezeigt, als neben den traditionellen 12.000 gelben und roten auch 3.000 Öko-Lichtlein ausgesetzt wurden. Sie verlöschten leider bald wieder, aber Stefan lässt sich nicht beirren und bleibt dran. Er will das Konzept weiter verfeinern und die ökologischen Aspekte so weit wie immer möglich berücksichtigen.

Für den Serenaden-Charakter sorgten diesmal sechs Musiker. Am Neu-Ulmer Ufer bei den Terrassen des Edwin-Scharff-Hauses spielte Sergej Krut das Bajan, die osteuropäische Form des Chromatischen Knopfakkordeons. Auf der Ulmer Donauwiese beim Metzger-

turm ließ sich Rita Nakad auf der Violine hören. Unterhalb der Herdbrücke, Nähe Rosengarten ertönte die Querflöte von Valerio Fasoli und gegenüber, auf dem Schwal, die E-Gitarre von Oliver Petermann.

An der Gänslande blies Benjamin Klitzke in das Tubaartige Euphonium und am Valckenburgufer, unterhalb des CCU, bewies Igor Schiele, was man alles aus einem E-Bass herausholen kann. Edgar Rohr, der seit Jahren das Feuerwerk verantwortet, begeisterte mit zwei schönen Lichtwasserfällen an den Brücken.



Achtung: Sie kommen!

Das alles wäre nicht möglich ohne Sponsoren: die Volksbank Ulm-Biberach, die Ulmer Heimstätte, die Projektentwicklungsgesellschaft Ulm mbH (PEG), die Stadtwerke Ulm (SWU) sowie die Fernwärme Ulm (FUG). Auch die Stadt Neu-Ulm hat ihre Unterstützung zugesagt.

HP

Impressionen eines Abends.



Crashsicher: die Bank am Bug

Stöhnen und Gejammer war regelmäßige die Folge, wenn Fahrtteilnehmer, die im Schachtel-Bug Entspannung suchten, rüde vom Küchenpersonal in ihrer Ruhe gestört wurden, weil ihre über den Deckel der Proviant-Kühlbox ausgestreckten Beine den Zugang zu derselben versperrten. Diese Leidsbekundungen gaben immer wieder Anlass zur Sorge um die Gelenke oder Wirbel der Rastenden, vor allem in Anbetracht des fortgeschrittenen Alters oder



des Body-Mass-Indexes. Die Lösung für eine ungestörte und bequemere Ruheposition bestand in einer Bank, abklappbar, um den Zugang zum Vorratskeller nicht zu beeinträchtigen und ausreichend dimensioniert für zwei Personen. Ein maximaler Belastungstest durch die Vorstandschaft ergab die Bestnote: Diese Bank wird keinen Crash erleiden.

Uli Burst



Neues Holz an Deck



Der Arbeitsdienst am Werk.

Nach 14 Jahren hat der Holzbelag im Bug und an Oberdeck unserer Schachtel deutliche Gebrauchss- und Verwitterungsspuren bekommen. Ihre frühe Verlegung ins Winterquartier bot die vorzügliche Gelegenheit insgesamt etwa 45 Quadratmeter Beläge zu erneuern. Um möglichst lange einen Nutzen davon zu haben, wurde mit der Holzart Bilinga ein tropisches Holz gewählt, das sich besonders durch seine hohe natürliche Dauerhaftigkeit auszeichnet. Der erste „Test-Quadratmeter“ wurde schon vor unserer diesjährigen Fahrt im Bug bei der neuen Sitzbank eingebaut.

Ein olfaktorisches Übel entwickelt sich hoffentlich nicht zur unendlichen Geschichte (siehe auch SchaPost 2019): Die allzu penetranten Düfte aus dem Fäkalientank sollten nun ein für alle Mal Geschichte sein. Der lange gesuchte Fehler wurde, wie aus gut „unterriechenden“ Kreisen zu erfahren war, nun möglicherweise am Belüftungsventil gefunden und behoben.

Der neue Holzbelag wird aufs Oberdeck gestemmt.

Ansonsten wurde unsere Schachtel winterfest gemacht, d. h. vor allen Dingen wurden alle Wasserleitungen entleert und die Pumpen entwässert oder gar ausgebaut. Das Inventar ist ausgeräumt und verstaut. Der außen gereinigte Rumpf ist im Unterwasserbereich bereits mit Antifouling frisch gestrichen. Regelmäßige Wartungs- und Reinigungsarbeiten werden im kommenden Jahr über die Bühne gehen – wenn's wieder wärmer ist.

Uli Burst

