

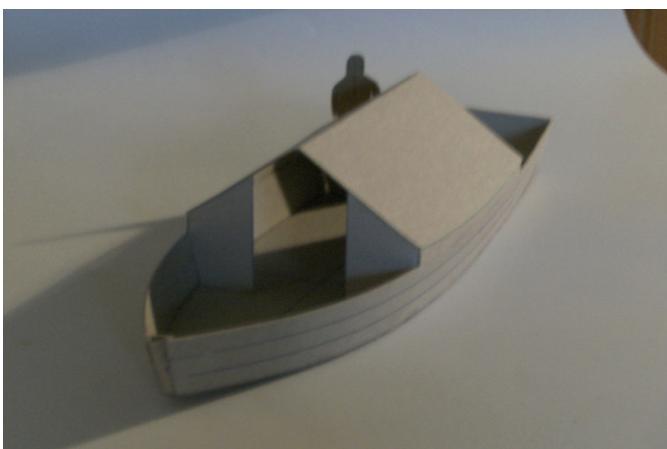
## Die Grüntaler „Ulmer Schachtel“

Im Herbst 2012 tauchte in einem Weinkeller des ungarischen Dorfes Nemesnádudvar die Idee auf, in Deutschland eine „Ulmer Schachtel“ zu bauen und mit ihr donauabwärts bis ins südliche Ungarn zu treiben, um so die Reise der Vorfahren, die zu 80% aus dem badischen Neibsheim stammen, nachzuempfinden. Ich, Diethard, lebe seit einigen Jahren als Rentner hier und lernte Hermann kennen, einen Maschinenbauer aus Grüntal im Schwarzwald, der bei den beiden Möbelfabriken im Ort Holzbearbeitungsmaschinen aufgestellt hatte, sie betreut und daher schon oft mit verschiedenen Fahrzeugen hier war. Nur zu Fuß und mit der Ulmer Schachtel noch nicht, meinte er beiläufig. Als ich erfuhr, daß er eigenen Wald besitzt, lag ich ihm in den Ohren, im Winter doch ein paar Bäume zu fällen und Bretter schneiden zu lassen. Als Segler, der in den 90er Jahren mit Motivation und Sachkunde des „palstek“ eine alte Holzjacht restauriert und wieder seefest gemacht, dann einige Jahre darauf gelebt und für sich die Inselwelt der Ostsee entdeckt hatte, fühlte ich mich in der Lage, ein Flußboot wie die Ulmer Schachtel zu bauen.

### Zur Geschichte der Ulmer Schachtel

Die Ulmer Schachtel entstand aus der Wiener Zille, einem einfach gebauten Flußkahn. Der pappendeckelige Name war als Spott gedacht, weil die Schiffe auf Main und Neckar schnittiger daherkamen und sorgfältiger gebaut waren, die Ulmer haben später den Spottnamen übernommen. Schon um 1500 soll wöchentlich ein Schiff nach Wien abgegangen sein, für Warentransport hauptsächlich, aber es konnten auch Passagiere mitreisen. Die Donau war damals noch ein wilder, unregulierter Fluß und nur für die Naufahrt, d. h. die Fahrt flußabwärts, geeignet. So wurden die Schiffe, in der Größe nach Bedarf schnell und roh zusammengezimmert und am Zielort verkauft, oft zerschlagen als Bau- oder Brennholz. Nach 1711, als die Türken besiegt waren, die in Süd- und Ostungarn verbrannte Erde hinterlassen hatten, wurden durch eine habsburgische Kommission Siedler angeworben. Diese kamen hauptsächlich aus Südwestdeutschland, Elsass, Rheinland, Luxemburg, Hessen und Franken, aus Gegenden, wo die sogenannte Realteilung vorherrschte. Die Flurparzellen waren durch Vererbung immer kleiner geworden und warfen nicht mehr genug zum Leben ab. Auch hatten vorhergehende Kriege das Land verwüstet und zu Hungersnöten geführt. Die Leute kauften sich von ihrer Herrschaft los, es bestand damals noch Leibeigenschaft, zogen in Massen nach dem schwäbischen Ulm und fuhren von dort in bis zu 30 m langen "Schachteln" über Wien donauabwärts bis in die Wallachei und nach Bessarabien. Die Hälfte des heutigen Rumänen, Serbien, Kroatien und der Slowakei gehörten damals zu Ungarn. Die Auswanderer wurden später, etwa 1920, Donauschwaben genannt, egal wo sie herkamen.

Ich konnte Hermann für den Plan gewinnen. Da unsere finanziellen Mittel beschränkt sind, stützten wir uns auf Naturalressourcen, unser Ingenium und den handwerklichen Zugriff. Ich entwickelte den Bauplan und betrieb die notwendige Recherche. Hermann schob einen Spanienurlaub um ein Jahr weiter, fällte im Winter Fichten einer Erstaufforstung, tauglich nur für Brennholz, und ließ im Frühjahr 2013 Bretter schneiden. Ich hatte die Zeit für einige Modellversuche genutzt, und daraus ein 1,6 m langes Arbeitsmodell im Maßstab 1 : 5 entwickelt: unsere Schachtel sollte 8 m lang und 2,5 m breit werden, so wäre sie noch ohne Sondergenehmigung transportabel. Baubeginn sollte Anfang Juli sein, wir rechneten mit vier Wochen Bauzeit. Die Fahrt sollte am 18. August beginnen, ab diesem Datum hatte Hermann seinen dreiwöchigen Urlaub beantragt.





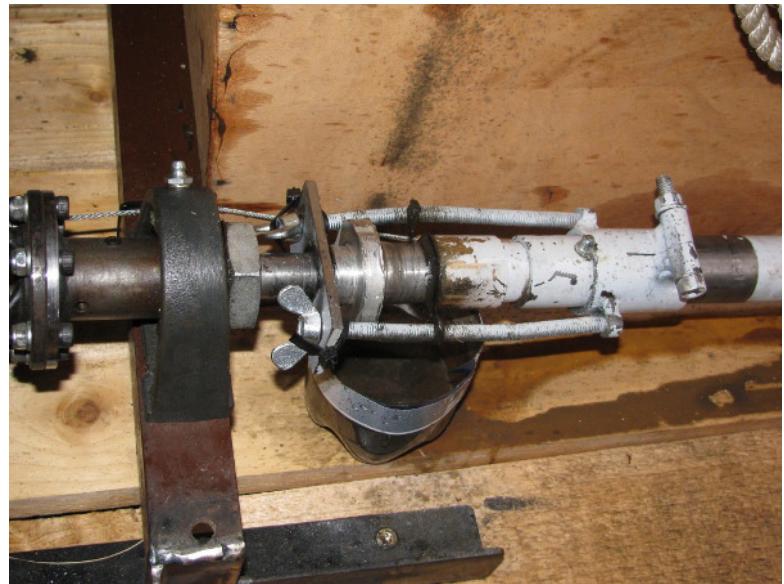
Zwei Jahre zuvor hatte ich die geplante Strecke mit meinem Kanadier zurückgelegt und erfahren, daß Sportboote und „Lustfahrzeuge“ ohne Motor die lange Strecke des großen Kanals in der Slowakei nicht befahren dürfen. Ich sprach also Ende Juni beim Schleusenkapitän in Gabcikovo und im Schiffahrtsamt in Bratislava vor, um die Bedingungen einer Befahrung mit einem Traditionsfahrzeug einzuholen. Man erklärte mir knapp, es müsse bei der Größe von 8 m ein Motor ins Schiff, und zwar ein eingebauter. Dies war wohl eine dezente Schikane, ein Außenborder hätte es auch getan.

Anfang Juli nahmen wir den Bau in Angriff. Es war ein heißer Monat. Bis nachmittags 16 Uhr arbeitete ich allein, dann kam Hermann, der ja seinem Beruf nachgehen mußte, und klotzte bis zur Dämmerung ordentlich mit ran. Wir hatten 20 Bretter mit 8,1 m Länge zur Verfügung, geschnitten auf 20 cm Breite und 3 cm Dicke, die wir einseitig auf 2,8 cm hobelten, 10 Kanthölzer 10 x12 cm und einen Stapel kürzerer Bretter. Zusammen etwa zwei Kubikmeter Holz. Von unserem Modell konnten wir alle Maße abnehmen und kamen schnell voran. Auf eine Balkenhelling hefteten wir die Bodenwrangen, mit den Wassergats und einer Nut für die Biegebewegung der Bodenplankenschrauben nach oben. Um das Arbeiten des Holzes aufzufangen, nuteten wir auch die Planken, schraubten sie durch die Bewegungsnut von oben auf die Wrangen und fügten sie mit 4 mm starken Federn aus Sichtbetonsperrholz auf Spiel zusammen. Die Fugen spritzten wir mit einem gängigen PU-Dichtstoff aus. Zwölf Planken ergaben den Boden, der sich nach dem Umdrehen durch sein Eigengewicht mittig um 15 cm durchbiegen durfte. Je drei möglichst gerade Planken wurden für die Seitenwände verleimt und, um das Brechen an astreichen Stellen zu verhindern, befeuchtet und vorsichtig vorgebogen. In die Stevensponung gespannt und auf einen Gummistreifen aus einem LKW-Schlauch gesetzt, wurden sie durch den Boden in kurzem Abstand verschraubt und mit dreieckigen Auflangern, die auch jeweils ein Wassergat erhielten, an jeder Wrange abgesteift. Der breite Spiegel wurde, abweichend vom Modell, wie der Boden gebaut. Der Mittelbereich erhielt ein Motorlager, auf 3 m einen doppelten Boden über den Wrangen und darüber einen Sparrenrahmen für ein Planendach. Der Bug erhielt eine feine, schiffige Erhöhung um eine Plankenbreite und dem Schwung des Bodens wurde in der vorderen Hälfte eine eichene Kielbohle als Rammschutz angepaßt.



### Zur Technik des Antriebs

Weil uns die Slowaken eine Einbaumaschine vorschrieben, überlegten wir in der Planungsphase lang hin und her, wie das kostengünstig zu machen sei. Ein kleiner direktwassergekühlter Saildrive wäre die elegantere Lösung gewesen, aber wir fanden keinen erschwinglichen. Hermann hatte einen luftgekühlten 10 PS „Hatz“-Dieselmotor mit Freilauf aus einer Rüttelplatte, einer Baumaschine, da war aber das Pleuellager reparaturbedürftig. In dieser Phase holte ich mir nun auch mal Rat von Michael Herrmann, dem Motoren- und Antriebsspezialisten vom „palstek“. Der Rat war gut, er empfahl uns das liebe alte Hurth-Getriebe, doch dazu reichte unser Etat nicht. Er meinte auch, daß es nicht einfach sei, aus der Ferne Größe und Steigung einer Schraube zu beurteilen. Das wußte ich schon. Immerhin tat es gut, mit ihm zu plaudern. Ein Kumpel von Hermann brachte zwei dreiflügelige Außenborderschrauben, beide rechtsdrehend, ich wählte die mir aus meiner Praxis am geeignetsten erscheinende, auch der Motor war rechtsdrehend. Im Boot hatten wir mittschiffs ein Motorlager vorgesehen und hatten die Vorstellung, daß der relativ langsam laufende Diesel, der schon im unteren Drehzahlbereich ein ordentliches Drehmoment entwickelt, mit der Kurbelwellendrehzahl die im Benzinaußenborder untersetzte Schraube gut bedienen würde. Auf einen Rückwärtsgang müßten wir verzichten. Da ergab sich, daß wir einen bis auf den Starterzug intakten „Hatz“ mit 6,5 PS leihweise benutzen durften, allerdings war der linksdrehend. Wir mußten ihn also umdrehen, etwas nach rechts aus der Mitte nehmen und die Kraft mittels Zahnriemen auf die etwa 3 m lange 20 mm-Welle übertragen. War diese Übertragung nun also gegeben, so könnte man auch ein Autogetriebe vorschalten und hätte dann die Möglichkeit, den besten Drehzahlbereich für die Schraube zu suchen. Hermann hatte ein altes Mercedes-Getriebe an seiner Drehbank, das baute er ab, den Rückwärtsgang gab es aber auch da nicht mehr. Die Welle lief oben und unten in Messinglagern im Wellenrohr, die über Schmiernippel mit Fett versorgt werden konnten, das untere Lager erhielt eine Schmierleitung ins Schiff. Damit die lange Welle nicht schlägt, waren drei Kunststofflager im Rohr verteilt. Das obere Lager war als Stopfbuchse ausgedreht, die wir anfangs für entbehrlich hielten, da die Hälfte des Rohres über der Wasserlinie liegen würde. Es zeigte sich aber, daß die drehende Welle Wasser nach oben förderte und so die gewünschte Emulsionsschmierung und Packungskühlung zustande kam.



Motor und Getriebe standen auf Silentblöcken. Die Schüttelbewegung des Einzylinders und der Fluchtfehler zwischen Getriebe und Welle wurde mit einer kurzen Doppelgelenkwelle vom Traktor und einem Drucklager kompensiert. Die Technik bewährte sich hervorragend. In der Praxis zeigte sich, daß der 3. Gang die effektivste Untersetzung für unsere Schraube war. Hätte man das vorher wissen können, wäre die Untersetzung mit entsprechenden Zahnriemenscheiben wesentlich kraftsparender gewesen, das Getriebe ist doch recht warm geworden. Da kein Kiel die Schraube schützen konnte, erhielt sie einen halbkreisförmigen Schutzbügel, der nach vorn mit einem unten angeschweißten Rundstahl abgefangen wurde. Diese Vorrichtung hat sich fühl- und hörbar bewährt. Die einzige Panne hatten wir durch das Fressen der Stopfbuchsenbrille auf der Welle, wodurch der Motor abgewürgt wurde, was einen Moment der Verwirrung entstehen ließ. Sie war aus Aluminium und hatte wohl zu wenig Spiel und Schmierung. Der Motor brauchte für die Strecke von 1200 km nur 60 Liter Dieselöl, verbrauchte kaum erkennbar Öl, lief durchschnittlich 10 Stunden täglich mit etwa 1000 U/min und verschaffte uns eine mittlere Geschwindigkeit von 10 km/h über Grund. Unser Antriebskonzept erlaubte uns, im Bedarfsfall, etwa zum Anlegen in der Strömung, gegenan zu fahren.

Eine Herausforderung stellte das tagelange Ertragen des ohrenbetäubenden Dieselhämmerns dar. Unsere Hörfähigkeit hat auf der Reise mit Sicherheit einige Dezibel eingebüßt.

#### Fahrtbericht

Also in Ulm gehts nicht, die Ulmer lassen uns nicht in die Donau. In Ulm und um Ulm herum haben die Ulmer die Donau für sich gepachtet und lassen nur solche Ulmer Schachteln in ihr Pisswasser, die auch in Ulm von Ulmern nach Ulmer Schachtelplänen mit dem Segen vom Ulmer Schachtelverein, dem Naturschutzbund, dem Fischereiverband und noch fünf anderen Konventen gebaut worden sind. Keine Fremdschachteln von irgendwoher! Wo kämen die Ulmer da hin?! Jetzt müssen wir eine Stelle außerhalb des Ulmer Einflußbereichs finden. Mit dem Satellitenteleskop finde ich eine kleine Bucht mit Slipbahn bei Neustadt a. d. Donau. Nach Ulm hätten wir die Schachtel mit Hermanns Traktor fahren können, jetzt muß ich sie an meinen alten VW-Bus hängen. Eine Frau kommt, schaut sehnsüchtig und fragt, ob wir nicht in vier Jahren wieder eine Schachtel bauen, da käme sie in Rente und würde die Reise gern mitmachen. Martina heißt sie, ihre Eltern seien als Deutsche nach dem Krieg aus Ungern vertrieben worden, ihre Vorfahren auch auf einer Ulmer Schachtel ausgewandert. Um 22.00 Uhr am Samstag, dem 17. August geht es los. 300 km liegen vor mir, die Hälfte davon Autobahn mit dem Albaufstieg. Freund Wuschel, der bis Passau mitfahren will, ist dabei, er soll mich wachhalten, und mein Dackel Hugo. Die Zeit sollte günstig sein: keine Lastwagen und die Polizei ist sicher auch schon müde. Schneller

als 50 km/h geht es nicht, das Schiff fängt in Vorfreude aufs Wasser zu gieren an, daß es uns schier aus der Spur reißt. Um vier Uhr morgens sind wir am Slip in Neustadt und kriechen in die Schlafsäcke.

Nach dem Aufstehen treffen wir Christian aus Oberulrain, ganz in der Nähe, er geht mit seinem Hund spazieren. Wir dürfen Bus und Trailer bei ihm abstellen. Langsam treffen die Freunde ein: Jürgen aus Böblingen und Hermann mit Familie und Kumpels. Wir slippen, bunkern und stärken uns alle beim Picknick. Einige kommen ein Stück mit, nach Mittag geht es los. Durch das Naturschutzgebiet bis zur Einmündung des Rhein-Main-Donau-Kanals, den Donaudurchbruch, treiben wir wie in alten Zeiten. Es ist ein schöner Sommertag und wir begegnen vielen wunderlichen Wasserfahrzeugen. In Kelheim verlassen uns unsere Gäste und zu viert fahren wir zum ersten Mal im Höllenlärm des Maschinenantriebs weiter, Jürgen steckt sich gleich die Ohren zu und ist nicht mehr ansprechbar. Technisch ist alles in Ordnung. Der erste Abend geht unter der Kneipenmarkise eines Sportboothafens vor Regensburg zu Ende.

Um fünf Uhr morgens weckt uns Regen. Schnell die Schlafsäcke eingerollt und ins Regenzeug geschlüpft. Erstmal ösen und pumpen, die „Ingrid“, benannt nach Hermanns Frau, die uns in der Bauphase gut verköstigte, macht Wasser. Wie jedes Holzboot, trösten wir uns und gewöhnen uns ans Fußbad. Der doppelte Boden unter der Plane bleibt trocken, schnell einwenig frühstücken, Hermann lästert über meine Kaffeesucht, Jürgen genießt sie. Mit Hugo nochmal auf die Wiese, dann raus auf die Donau. Zwei Bootsschleusen müssen selbst bedient werden.

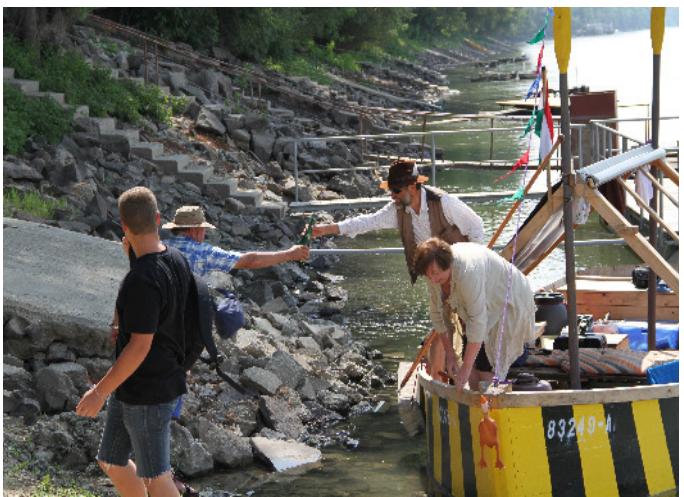
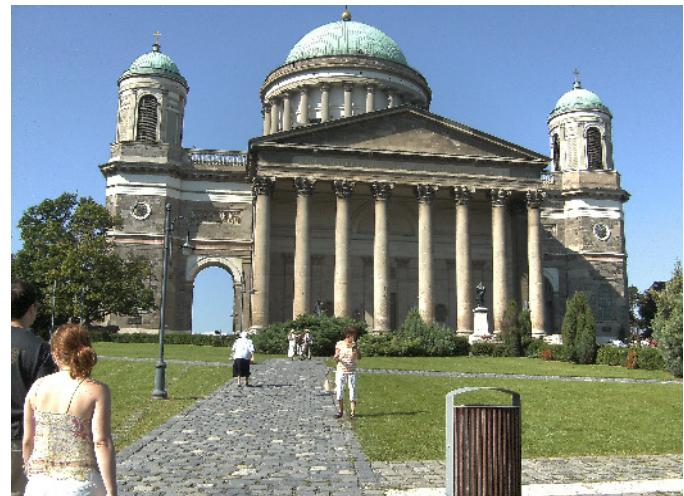


Dann Regensburg: unter der Steinernen Brücke durch den Strudel, die Altstadt. Ah – da liegt ein alter Raddampfer namens „Érsekcsanád“, so heißt unser Zielort an der Donau in Ungarn. Große schwarze Frachtschiffe kommen entgegen und überholen. Dann und wann Kreuzfahrtglaspaläste, die Rentnertransporter. Sie und die kleinen Sportflitzer erzeugen den größten Schwell, der unser Flachbodenschiff klatschend in die Wellentäler wirft. Hermann macht Schwarzwurstsalat mit Zwiebeln, eine deftige Sache. Er hat sich vorgenommen, oft zu kochen, kommt aber auf der Fahrt nur zweimal dazu und greift doch zum belästerten Knäckebrot und den Fischkonserven.



Gelegentlich machen wir ein Stoffwechselpäuschen für Mensch und Hund, auch zur Erholung der Ohren. In Passau kommt ein neuer Kasten Bier an Bord, die Verdunstung im Durchbruch war beträchtlich. Hermann findet eine Galionsfigur: eine nackte Quietschegans, ein Hundespielzeug. Wuschel verläßt uns.

Die Tage werden zur Routine: früh raus, lenzen und Leinen los! Rudergehen und Frühstückchen im Wechsel. Warten vor den Schleusen, dann den großen Schiffen hinterher. In der Schleuse langsam an eine Leiter und mit den Bootshaken abstoppen, kein Rückwärtsgang, kein Radeffekt. Bei schönem Wetter ist die Backbordplane hochgerollt, die andere Seite spendet Schatten und leitet die Abgase des kurzen Auspuffs ab. Weil die Gastlandflaggen teuer sind, haben wir sie selbst genäht, unter der ersten, der österreichischen, besuchen wir den Zillenbauer Witti in Freizell. Beim Eindrehen in seinen kleinen Hafen rammen wir fast eine ausfahrende nagelneue Zille. Frau Witti klebt uns eine Schablone und wir können unsere amtliche Nummer vom ADAC, endlich per Mobiltelefon nachgeliefert, aufsprühen. So fühlen wir uns sicher vor dem Auge des Gesetzes. Wenn wir abends ans Ufer fahren, wissen wir schon, daß wir am nächsten Morgen mit der Schraube im Sand sitzen, weil uns der Schwell der nachts vorbeifahrenden Schiffe immer höher wirft. Hermann sucht dicke Äste und doziert: „Vervielfacht ist des Mannes Kraft, wenn er mit einem Hebel schafft!“ Ich ärgere mich, daß ich mein altes Ankergeschirr nicht dabei habe, ein Heckanker wäre hier nützlich. Österreich bietet uns eine herrliche Landschaft und Gasthäuser mit Anlegestellen hinter jeder Flussbiegung. In Marbach legen wir in der Dämmerung im Jachthafen am Gästesteg an und suchen ein Restaurant. Der freundliche Kellner fragt uns einwenig aus. „Soso, mit einer Ulmer Schachtel“, sagt er, „übrigens, ich bin der Hafenmeister, 12 Euro bitte“. Am Campingplatz können wir dafür duschen. Stift Melk, Spitz, Dürnstein, sonnige Weinberge in der Wachau, plötzliche Gewitter. Hermann erkennt nicht immer die Farbe der Fahrwassertonnen, er hat eine Rot-Grün-Schwäche und muß nachfragen. Im Regen erreichen wir Wien, Jürgen geht von Bord. Hinter Hainburg setzen wir die slowakische Gastlandflagge. Die Donau fließt schnell, das GPS zeigt bis 16 km/h. Tragflächenboote röhren vorbei, eine Nebelschleppe nachziehend. Bratislava, die Burg und die Brücke mit dem gelandeten Ufo. Im Stausee vor dem großen Kanal machen wir abends an einem verlassenen Kioskponton fest.



Am nächsten Tag 30 km anbolzen gegen rauhe Windsee. Gischt sprüht übers Planendach. Hermann fürchtet, die Schrauben der Bodenplanken könnten abreißen. Das Telefon an der Anlegestelle der Schleuse Gabčíkovo ist natürlich kaputt und ich muß bis zum Turm an die Türsprechanlage laufen, der Kapitän fragt nach dem Motor. Hinter dem nächsten Schiff dürfen wir in die Schleuse, die letzte für uns. Nach weiteren zehn Kanalkilometern erreichen wir auf der rechten Donauseite Ungarn. In Gönyü machen wir an einem Tonnenleger fest und gehen Pizza essen. Stadtspaziergang in Komárom und Besuch des großen Doms in Estergom. Burg Visegrád, das Donauknie, dann die Brücken von Budapest. An der Margitinsel legen wir an, gehen in ein Gartenlokal und bunkern Wasser. Das Parlamentsgebäude durch ein Gerüst verunziert, Fischerbastei, Kettenbrücke, Gellértberg mit Rudasbad. Von einem Ausflugsschiff winkt eine Lehrerin ekstatisch, ihre Klasse gehalten freundlich. Nach der Industrielandschaft beginnt grüne Hölle. Oft ganze Inseln verankerter Schubkähne. Den wenigen Schiffen gehen wir in den Windungen auf die Gegenseite aus dem Weg, weil sie weit mit dem Heck ausscheren, dabei geraten wir zweimal mit der Schraube in den Kies des Gleithangs. Man muß nah am Fahrwasser bleiben. In Dunaujvaros nehmen wir Hans aus Nemesnádudvar an Bord, er will die beiden letzten Tage dabei sein. Abends im Sand bei Úszód findet uns Martina, die erst in vier Jahren mit uns fahren wollte. Sie ist uns nachgereist und will mit ihrem Vetter Paul das verbleibende Stück mitschippieren. Der letzte Tag ist schön und warm. Paul macht seinen Rudergängerkurs. Ich stelle die langen Riemen auf, und mit vielen bunten Wimpeln wird unsere brave Schachtel über die Toppen geflaggt. Für ein Päuschen finden wir keine ordentliche Anlegestelle mehr, das Angepeilte ist privat oder vergittert. Gegen drei Uhr nachmittags schrubben wir mit dem Kiel der „Ingrid“ auf den Slip bei Érsekcsanád. Hans holt den Trailer, Martina lädt uns zum Essen ein. Dann geht es geflaggt die letzten zehn Kilometer auf der Straße nach Nemesnádudvar, wo wir von Bürgermeister Dr. Kovacs begrüßt werden und ihm das Boot übergeben. GAME OVER.

## Fazit

Neben fünfwochiger straffer Arbeit, dem Einsatz von Natural- und Sachressourcen haben wir etwa 800 € investiert. Der Lohn war viel Spaß und ein hübsches Abenteuer „messing about in boats“. Der Rückwärtsgang wird überschätzt.