

Von der Idee bis zur Durchführung:
Die "Ulmer Schachtel"
aus Grüntal



Die Idee, mit einer "Ulmer Schachtel" die Donau zu befahren, entstand Ende 2012 in einem ungarischen Weinkeller. Sie in die Tat umzusetzen, war der kreative Spleen von Hermann aus Grüntal und Diethard aus Nemesnádudvar. Sie nutzten den Winter zur Vorbereitung. Hermann schlug Holz und ließ Bretter sägen, während Diethard Modelle baute, den Bauplan entwickelte und Recherche für die Fahrt mit einem solchen Traditionsboot betrieb. Die Geschichte der deutschen Einwanderer war gegenwärtig, die, nachdem „Prinz Eugen, der edle Ritter“ die Türken aus Ungarn vertrieben hatte, von Ulm aus mit einfachen Booten donauabwärts reisten, um in dem entvölkerten Land ihr Glück zu suchen. Der pappendeckelige Name war als Spott gedacht, weil an Main und Neckar schnittiger und sorgfältiger gebaut wurde, die Ulmer haben ihn akzeptiert. Die Donau war damals ein wilder Fluß, man konnte nur stromabwärts fahren und die Schiffe wurden am Zielort als Bau- oder Brennholz verkauft.

Die Bootsbauer geben sich einen strengen Zeitplan vor. Im Juli soll gebaut und die Fahrt am 18. August, zu Beginn von Hermanns Urlaub angetreten werden. Von einem exakten Arbeitsmodell können alle Maße auf das geschnittene Holz übertragen werden. Die Arbeit geht zügig voran und am letzten Juliwochenende ist Schiffstaupe in der Nagoldtalsperre (der „Schwarzwälder Bote“ berichtete).

Das slowakische Schiffsamt schreibt einen Motor vor. Ein Freund stellt leihweise einen kleinen Baumaschinenmotor zur Verfügung, ein anderer bringt eine Schiffsschraube, und mit einem alten Autogetriebe und einer langen Welle kann Hermann in der verbleibenden Zeit einen funktionierenden Bootsantrieb installieren.

Die Ulmer lassen, unerwartet, nicht zu, daß eine Fremdschachtel in ihrem Hoheitsbereich zu Wasser geht. So weicht man nach Neustadt a. d. Donau aus und ehrt Ulm natürlich nicht mit den Stadtfarben Schwarz-Weiß, sondern wählt protestierend das Wespengestreifte. Pünktlich geht's los: gemächliches Treiben durch schillerndes Getümmel im Donaudurchbruch an einem heißen Sonntagnachmittag, Übernachtung auf gut Glück in kleinem Hafen. Im Regen nach Regensburg, steinerne Brücke, Strudel. Bundeswasserstraße jetzt, Schubkähne, Fahrwassertonnen. Der Antrieb erweist sich als brauchbar, sowohl in der Zuverlässigkeit, als auch sicherheitsbezogen beim Ausweichen und Gegensteuern im Wellenschlag der Großschiffahrt. Ohne Motor ginge es in den langen Staubereichen vor den Wehren kaum vorwärts. Sechzehn Schleusen sollen bewältigt werden, langsam wächst Routine. Straubing, Passau, Linz. Nachts in kleinen Bootshäfen an einem Schwimmsteg oder in Buchten, in denen das Schiff mit der Schraube im Sand versinkt und mühsam ausgehebelt werden muß. Österreich ist Wasserfahrerparadies: hinter jeder Flußbiegung ein Gasthaus in herrlicher Landschaft, mit Anlegestelle. Schreck und kurzer Aufenthalt: ein Schaden an der Welle - doch bald behoben. Ernährung: tagsüber Knäckebrot mit Dosenfisch und Wurst, abends schwingt Hermann den Kochlöffel oder die Crew sucht ein Gasthaus. Wachau, Wien, Bratislava. Wechselndes Wetter, Sonnenschein, Wolkenbruch, Blitz und Donner. Dann der große Kanal und die Riesenschleuse, mühsame Fahrt gegen starken Wind. Befürchtete Schikane bleibt aus, bald ist Ungarn erreicht. Komarom, Esztergom, dann Budapest, die schöne, große Hauptstadt. Danach ist die Donau breit und einsam. Grüne Hölle, dichter Auwald an den Ufern. Wenig Zeichen von menschlicher Anwesenheit, kaum Verkehr. In den Windungen ist beim Ausweichen Vorsicht geboten: das Fahrwasser verläuft nahe am Prallhang, am Gleithang ist das Wasser bis weit in den Fluß sehr flach. Neue Mitfahrer auf der letzten Etappe. Kurz vor Baja ist das Ziel erreicht. Das Schiff wird geflaggt nach Nemesnádudvar gebracht und dem Bürgermeister übergeben. Video und weitere Informationen auf <http://www.boehri.de>.