

Jahresexkursion 2014

Die inzwischen 22. Exkursion unserer Bezirksgruppe führte uns vom 9. bis 11. Mai nach Bayern.

Am ersten Tag besuchten wir das AUDI-Werk in Ingolstadt und ließen uns im sehr modernen „museum mobile“ zunächst die Auto- und Motorradentwicklung zeigen. Die Marke „audi“ ist auf das Engste verbunden mit dem Namen August Horch. Dieser aus dem Schwäbischen kommende geniale Erfinder und Fahrzeugbauer war ein rastloser Mensch, der sein Leben lang nie einen Führerschein oder eine Fahrerlaubnis besaß. Nach der Lehre bei Carl Benz in Mannheim und vielen Zwischenstationen brachte er in Reichenbach, Chemnitz, Zschopau und Zwickau die sächsische Fahrzeugindustrie auf Touren, hatte aber auch manche Tiefpunkte zu überstehen, bei denen er sogar seinen Firmennamen „Horch“ verlor. Hilfe kam dann vom Sohn seines Freundes, der ihm sagte, das lateinische Wort von „horch“ sei „audi“.

Die Autounion, einst 1931 in Zschopau gegründet, wurde 1948 von der sowjetischen Besatzungsmacht in Chemnitz aus dem Handelsregister gelöscht und durfte deshalb 1949 in Ingolstadt neu gegründet werden.

Wir konnten die ersten 4- und 6-Zylinderautos von 1903 bzw. 1907 bestaunen. Vor uns breitete sich die ganze Palette an Fahrrädern, Motorrädern und prächtigen Autos vor allem der Vorkriegszeiten aus. An vielen Entwicklungen hatte auch Horchs wichtigster Partner und tüchtiger dänischer Geschäftsmann Joergen Rasmussen einen großen Anteil. Ferner bekamen wir noch Gelegenheit, die Sonderausstellung „State of the Art“ mit dem selbstfahrenden Audi „Pikes Peak“ und dem „ultra quattro concept“ zu bewundern, bei dem beispielsweise statt der Rückspiegel Kameras angeordnet sind.

Die sich anschließende Führung „Endmontage Audi A3 kompakt“ vermittelte uns einen ganz besonderen Eindruck bezüglich der Qualitätsanforderungen und deren Umsetzung sowie sehr umfangreichen Prüfungen im Montagebereich. Trotz des schon hohen Robotereinsatzes verbleiben noch über 80 % an Handarbeit.

Die Weiterfahrt zum ältesten und 617 gegründeten Kloster Bayerns Weltenburg führte uns am ehemaligen Römerkastell „Abusina“ vorbei. In der barocken Klosterkirche, die im 18. Jhd. von den berühmten Asambrüdern ausgestaltet worden war, hatten wir eine Sonderführung. Die überladen wirkende Innenausgestaltung traf aber weniger den Zeitgeschmack der Teilnehmer.

Nach anfangs regnerischer Witterung konnten wir danach die Schifffahrt durch das malerische Weltenburger Tor, einer Donauengstelle im fränkischen Jurakalk, auf dem Deck bei Sonnenschein genießen. Das war die richtige Einstimmung für die anschließende Fahrt zur Befreiungshalle hoch über Weltenburg. Auf dem Weg dorthin wurde noch kurz der alte Hafen von Weltenburg am König-Ludwig-Kanal (alter Kanal) besichtigt. Die Überschaubarkeit mit zwei 30-Zentner-Kränen mutete fast schon mittelalterlich an.

Bei der Befreiung Europas vom Joch Napoleons hatte sich Bayern keinesfalls hervorgetan, sondern wechselte erst einen Tag vor der Entscheidungsschlacht die Seiten. Vielleicht ließ deshalb König Ludwig I. dieses monumentale Denkmal trotz erheblicher finanzieller Schwierigkeiten errichten, das 1863 zum 50. Jahrestag der Völkerschlacht bei Leipzig eingeweiht wurde. Architekten waren Friedrich von Gärtner und der berühmtere Leo von Klenze. Die Befreiungshalle weist ein 18-eckiges Polygon mit starken Strebe Pfeilern auf, die von hohen Kolossalstatuen gekrönt sind. Die 34 Siegesgöttinnen im Innenraum symbolisieren die 34 Staaten des 1816 gegründeten „Deutschen Staatenbundes“.

Obwohl der Tag schon sehr anstrengend war, fanden wir noch Zeit und Muse zu einem Bummel durch das abendliche Regensburg und einige von uns schauten sich von der Steinernen Brücke aus noch das Feuerwerk zur Eröffnung des Volksfestes „Dult“ an.

Der zweite Tag führte uns in die Drei-Flüsse-Stadt Passau und zwar zur Kachlettschleuse der Donau. Vor dem Bau der Doppelschleuse betrug die Wassertiefe hier auf der so genannten Kachlettstrecke zwischen Hofkirchen und Passau in Trockenzeiten nur 1,2 m. Trotz der teilweise schon Ende des 19. Jahrhunderts gesprengten Granit- und Gneisbänke war die Schifffahrt dort noch immer voller Gefahren. Im Jahre 1923 begannen die Bauarbeiten, wobei zusätzlich ein für damalige Zeiten größeres Kraftwerk (Leistung 4,2 Megawatt) mit errichtet wurde. Bereits 4 Jahre später konnte der erste Strom geliefert werden. Doch Anfang unseres Jahrhunderts hatte der Zahn der Zeit schon deutlich an der Substanz der 24 m breiten Doppelschleusen genagt, so dass eine aufwendige Sanierung unumgänglich wurde.

Wir erhielten darüber einen interessanten Vortrag durch den Bauleiter, Dipl. Ing. Müller, von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Regensburg. An Ort und Stelle konnten wir uns danach vom Stand der Bauarbeiten und den dabei aufgetretenen Schwierigkeiten überzeugen. Insbesondere die Betonherstellung entsprach beim damaligen Bau bei weitem nicht dem heutigen Standard, vor allem nicht aus der Sicht der Hohlräume.

Weiterhin erfuhren wir Details über den momentanen und zukünftigen Schiffsverkehr auf der Donau, wobei für den in der Öffentlichkeit stark umstrittenen Teil der Auwälder zwischen Deggendorf und Vilshofen (Niedrigwasserbereich) ein Kompromiss gefunden worden zu sein scheint. Seit einigen Jahren hat auf der Donau der Anteil der Fahrgastschiffe stark zugenommen, die z. Z. an den Schleusen noch bevorzugt abgefertigt werden. Wegen der Schleusenzeit mit Ein- und Ausfahrt von zweieinhalb Stunden wird dieser Bereich vorerst ein Nadelöhr bleiben.

Keine halbe Stunde von Passau entfernt liegt im Bayerischen Wald der Ort Hauzenberg. Im Bereich eines alten Steinbruches wurde das sehenswerte Granitmuseum „Steinwelten“ eingerichtet. Dort hatten wir durch den Leiter, Herrn Bauer, eine zweistündige hochinteressante Führung. Als ehemaliger Steinmetz vermochte er das allgemein als trocken angesehene Gebiet der Geologie so plastisch zu schildern, als wenn er bei den Ereignissen der Gebirgsbildungen selbst dabei gewesen wäre. Seine Ausführungen waren auch für weniger Interessierte an dieser Thematik fesselnd und nachvollziehbar. Im Museum konnte man sich von der schweren Arbeit der Steinbrucharbeiter speziell in den vergangenen zwei Jahrhunderten an alten Geräten und Darstellungen überzeugen.

Eigentlich wollten wir auch noch den Nepalgarten mit seiner schönen Pagode und den fast 2000 Pflanzen und Sträuchern aus dem asiatischen Raum bei Wörth an der Donau in einem alten Steinbruch besichtigen, aber die diesjährige Eröffnung fand erst am nächsten Tag statt.

Fast in unmittelbarer Nähe des Regensburger Stadttheaters befindet sich seit über 30 Jahren das Stadt-Theater. Ein Teil unserer Gruppe war zu Gast in diesem etwas gewöhnungsbedürftigen Kabarett, während der kleinere Teil unserer Exkursionsteilnehmer, der leider keine Karten mehr bekommen hatten, eine sehr interessante Führung durch das „klassische Regensburg“, der so genannten nördlichsten Stadt Italiens hatte, die 178 n. Chr. durch die Römer als „Castra Regina“ gegründet worden war. In der freien Reichsstadt fand der „immerwährende Reichstag“ ab 1683 statt und endete mit der Auflösung des „Heiligen Römischen Reiches“ 1803 durch Napoleon.

Der Sonntagmorgen begann ziemlich zeitig und wieder geteilt in 2 Gruppen. Der Leiter des Tiefbauamtes Regensburg, Herr Bächer, führte die am Brückenbau Interessierten zur berühmten Steinernen Brücke, deren Errichtung zwischen den Jahren 1135 bis 1147 erfolgte. Die zurückliegenden 800 Jahre hatten auch hier ihre Spuren hinterlassen. Vor allem aber die unsinnigen

Sprengungen von 4 Bögen am Ende des zweiten Weltkrieges, die in den Folgejahren mit Stahl und Beton notdürftig instandgesetzt worden waren, mussten wieder in den Originalzustand versetzt werden. Seit über 4 Jahren wird nun bereits Abschnitt um Abschnitt sehr aufwendig saniert, wobei die Gründungen insgesamt die geringsten Probleme aufwarfen. Schwieriger verhält es sich mit dem verwendeten Grünsandstein, der zwar Spannungsspitzen infolge Setzungen und Temperatureinwirkungen besser kompensiert als Granit, dafür aber in der Witterungsbeständigkeit deutlich niedriger liegt. Bei allen Mängelursachen kam natürlich auch noch die Verwendung von Tausalz hinzu, das Mörtel und Gestein in Mitleidenschaft gezogen hatte. Im Rahmen der sich noch bis mindestens 2017 hinziehenden Sanierungsarbeiten wird die Brücke jetzt auch eine Dichtung erhalten. Entgegen der häufigen Annahme sind die 15 Bögen, von denen einer verschüttet ist, nicht auf Eichenpfählen gegründet, sondern im Flusskies. Auskolkungen durch die hohen Fließgeschwindigkeiten des Wassers in zeitweiser Verbindung mit dem Eisdruck führten an einigen Stellen auch zu Verschiebungen der gesamten Brücke im Dezimeterbereich. Nach der Wiedereröffnung wird es keine erneute Freigabe für den Busverkehr geben, u. a. auch weil Fußgänger- und Radfahrerverkehr zu hoch sind. Da der Vorrat an Austauschsteinen aufgebraucht ist, wird die Auswechslung in der Zukunft ein weiteres schwieriges Problem darstellen.

Da der Verfasser dieser Zeilen nicht bei der anderen Gruppe war, kann er deshalb hier nur die begeisterten Berichte von der Führung durch das Schloss St. Emmeram der Fürsten von Thurn & Taxis erwähnen; der junge Führer soll einmalig gewesen sein. Das ehemalige Kloster aus dem 8. Jhd. war der Fürstenfamilie 1810 wegen der Ablösung der Postrechte zugesprochen worden. Ab 1812 erfolgte der Ausbau zur Residenz. Während die Prunkräume selbstverständlich neu sind, wurde der Klostergang in seiner Ursprungsart erhalten. Im Marstall befindet sich u. a. die Fürstliche Schatzkammer (Zweigmuseum des Bayerischen Nationalmuseums). Von der Größe her gesehen übertrifft St. Emmeram sogar den Buckinghampalast in London. Sehens- und hörens Wert sind im Schloss bzw. dessen Hof die Konzerte und der nicht ganz billige Weihnachtsmarkt in der Adventszeit.

Im Anschluss daran verließen wir Regensburg in Richtung des reizvollen Altmühltals und besichtigten die gut erhaltene Schlossburg Prünna aus dem 11. Jhd., die eine exponierte Lage auf nahezu senkrecht emporragenden Jurakalkfelsen aufweist und einen wunderbaren Blick in das Tal bis Riedenburg gewährt. Besonders erwähnenswert ist der Fund einer Handschrift des Nibelungenliedes, des so genannten „Prunner Codex“. Riedenburg, auch Perle des Altmühltals genannt, wurde einst von 3 Burgen geschützt, von denen heute nur noch das Schloss Rosenhof mit seiner Falknerei erhalten ist. Diese Stadt besitzt mit dem Kristallmuseum (private Mineraliensammlung), ein regelrechtes Kleinod. Besonders ausgeprägt sind geschliffene Turmaline und Quarzmodifikationen sowie die zahlreichen Replikat der größten Diamanten aus aller Welt. Wer einen Hang zum Esoterischen besitzt, wird dort eine Vielzahl an passenden Steinen zur Behandlung von allerhand Wehwehchen finden. Unbestrittener Höhepunkt der reichhaltigen Sammlung ist ein Doppelteil Bergkristall, der in Arizona gefunden wurde, 7,8 t wiegt und den größten Fund seiner Art weltweit darstellt.

Die Wasserverbindung von Main und Donau war ein uralter Traum vieler Menschen. Nachdem Karl der Große 793 die Bauarbeiten am „Fossa Carolina“ auf Grund des schwierigen und zu nassen Geländes bei Treuchtlingen aufgeben musste, begannen erst über tausend Jahre später durch König Ludwig I. die erneuten Bemühungen. Nach einer 10jährigen Bauzeit konnte der seinen Namen tragende und 172 Kilometer lange Kanal 1846 eingeweiht werden. Die Ökonomie dieses Kanals stand jedoch von vornherein unter keinem günstigen Stern, nachdem 1835 die erste deutsche Bahnverbindung zwischen Nürnberg und Fürth geschaffen worden war und die Konkurrenz der Bahn im Güterverkehr letztlich bald übermächtig wurde. Der Wunsch, den Kanal zu vergrößern, stand schon seit 1903, aber erst 1960 konnte mit den Bauarbeiten am neuen Main-Donau-Kanal begonnen

und diese 1992 abgeschlossen werden. Die Meinungen über Sinn und Unsinn gehen auch heute noch weit auseinander. Interessant ist eine Äußerung des damaligen Bundesverkehrsministers Hauf von 1980, der sagte: Der Mai-Donau-Kanal ist so ziemlich das dümmste Projekt seit dem Turmbau zu Babel. Für die Schiffe der Fahrgastflotte ist er aber zweifellos ein Segen, denn mittlerweile gibt es jährlich über 2000 solcher Schiffsbewegungen. Auf Grund der zeitaufwendigen Schleusenzeiten wird der maximale Frachturnschlag etwa 10 Mill. Tonnen jährlich nicht überschreiten können.

Interessant sind bei etwa gleicher Länge einige Vergleiche zwischen dem alten und dem neuen Kanal:

	Alter Kanal	Neuer Kanal
Anzahl der Schleusen	101	15
Höhenunterschied der Schleusen (m)	2,3 bis 3,2	5,29 bis 23,67
Sohlenbreite (m)	9,92	31,0 bis 41,0
Wasserspiegelbreite (m)	15,76	55,0 bis 65,0
Wassertiefe (m)	1,61	4,00 (4,25 Mitte)
Maximale Schiffslängen (m)	24	180
Breite der Schiffe (m)	4,2	11,4
Max. Tragkraft der Schiffe (t)	120	4.000
Sohlenbefestigung	Lehm/Ton oder Straßenschlamm	Pflaster

Der neue Main-Donau-Kanal hat demzufolge einen neunmal größeren Querschnitt als der alte. Die Geschwindigkeit der Schiffe betrug bzw. beträgt 3 bzw. 12 bis 15 km/h in Abhängigkeit vom Tiefgang. Demzufolge benötigte ein Schiff früher von Amsterdam bis Wien 2 Monate.

Den fachlichen Abschluss unserer Exkursion bildete eine Führung durch die Schleuse Berching. Der Chef der Leitzentrale Dietfurt vermittelte uns nicht nur interessante Einzelheiten sondern ermöglichte auch noch die Führung durch alle Räume und Baulichkeiten. Das permanente Wasserproblem an den Schleusen wird einerseits durch die Anlage von Sparschleusen reduziert und zum anderen durch ein leistungsfähiges Pumpensystem, das mit Hilfe von Nachtstrom Wasser aus der Donau in der Gegend von Regensburg auf die Scheitelhaltung bei Hilpoltstein pumpt. Immerhin gehen bei nur einem Schleusengang je nach Höhe bis zu 25.000 m³ „verloren“.

Wilfried Schellenberger







