

Eisbrecher an der Bayerischen Donau

Rolf Diesler

Beauftragter für den Donauausbau beim WSA Donau MDK

Mit dem Bau der Staustufe Kachlet wurden erstmals Eisbrecher für die Bayerische Donau beschafft. Aufgrund der Errichtung einer Stauhaltung von Passau bis zur Stauwurzel in Vilshofen erwartete man richtigerweise eine Zunahme der Eisbildung.

Die RMD ließ daher von 1926 bis 1929 3 Dampfeisbrecher bauen, die Ende der 1950er Jahre durch 3 Motoreisbrecher ersetzt wurden.

In gleicher Weise beschaffte die DKJ (Donaukraftwerk Jochenstein GmbH) zunächst 3 Eisbrecher für die Stauhaltung Jochenstein.

Insgesamt waren bisher 11 verschiedene Eisbrecher an der Bayerischen Donau eingesetzt, diese sollen hier vorgestellt werden.

Abb. 1: Die Eisbrecher HOHENSTEIN und HÖNIGSTEIN des WSA Regensburg am 21. Juni 2001 in Passau; Foto R. Diesler

GLIEDERUNG:

- 1.) Dampfeisbrecher (RMD)
- 2.) Motoreisbrecher (WSA Passau)
- 3.) Eisbrecher für die DKJ
- 4.) Sonstige Eisbrecher
- 5.) Einsätze von Eisbrechern

1.) Dampfeisbrecher

1.1 KACHLET

Das „Neubauamt Regensburg für den Ausbau der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau“ bestellte als erstes bei der Hitzlerwerft in Regensburg einen Eisbrecher. Der Stapellauf erfolgte am 12.11.1926.

Schiffsdaten:

Länge: 29,50 m

Breite: 6,50 m

Tiefgang: 1,25 m

Maschine: Dampfmaschine von J.A. Maffei, München-Hirschau

Leistung: 340 PSi

Baujahr: 1926/27

Bauwerft: Th. Hitzler, Regensburg / Baunummer: 23

Abb. 2: Eisbrecher KACHLET am 11. Juni 1927; Glasplatte 1749 des WSA Passau. Beachtenswert im Hintergrund die Arbeiten am Wehrüberbau.

Abb. 3: Bericht über den Eisbrecher in der Zeitschrift „Die freie Donau“ vom 1.12.1926

Abb. 4: KACHLET im Einsatz, Januar 1954. Foto: WSA Regensburg

Abb. 5: Am Samstag, dem 1. Oktober 1955 liegen KACHLET und HACKLSTEIN im Oberwasser der Staustufe Kachlet. Foto: Dieter Pommer

Der letzte Einsatz des Dampfeisbrechers KACHLET dürfte beim Eiswinter 1956 gewesen sein. Das Kasko des abgerüsteten Schiffes war im Sommer 1968 noch vorhanden (siehe auch Abb. 7).

1.2 HACKLSTEIN

Der Auftrag für den Bau des zweiten Eisbrechers ging an die Ruthofwerft in Regensburg. 1938 war der Dampfeisbrecher in Ybbs eingesetzt, im II. Weltkrieg bei der Kriegsmarine als Minenräumer. Nach 1945 wieder im Einsatz als Eisbrecher des WSA Passau. Letzter Einsatz im Eiswinter 1963, 1968 noch abgestellt vorhanden.

Schiffsdaten:

Länge: 30,50 m

Breite: 6,50 m

Tiefgang: 2,30 m

Dampfmaschine mit einer Leistung von 320 PSi

Baujahr: 1928

Bauwerft: Chr. Ruthof Regensburg / Baunummer: 941

Name: Der Felsengrund Hacklstein befindet sich direkt unterhalb des Wehres Kachlet am rechten Donauufer etwa bei Donau-km 2230,5

Abb. 6: Dampfeisbrecher HACKLSTEIN im OW Kachlet. Foto Archiv R. Diesler

*Abb. 7: Dampfeisbrecher HACKLSTEIN war letztmalig beim Eiswinter 1963 im Einsatz. Hier liegt er im Sommer 1964 mit seinem „Nachfolger“ HOHENSTEIN im OW Kachlet. Dahinter sieht man noch das Kasko des Eisbrechers KACHLET.
Foto Gunter Dexheimer / Archiv R. Diesler*

1.3 HÖNIGSTEIN

Der dritte Eisbrecher für die Kachletstufe wurde bei Hitzler in Regensburg bestellt.

Schiffsdaten:

Länge: 30,56 m

Breite: 6,50 m

Tiefgang: 2,30 m

Dampfmaschine von Christ & Mayer mit einer Leistung von 340 PSi

Baujahr: 1928

Bauwerft: Th. Hitzler Regensburg / Baunummer: 57

Name: Der Felsengrund Hönigstein befand sich direkt unterhalb der Schleuse Kachlet am linken Donauufer etwa bei Donau-km 2230,1. Diese Felsengruppe wurde letztmals in der *Schiffahrtskarte der Donau; Stand November 1956*, erwähnt

Abb. 8: Dampfeisbrecher HÖNIGSTEIN im Kachlet-Stausee, 1929. Foto: Glasplatte 2155 des WSA Passau

Abb. 9: Dampfeisbrecher HÖNIGSTEIN im OW Kachlet, Januar 1954. Foto: WSA Regensburg

Der letzte Einsatz von HÖNIGSTEIN dürfte beim Eisaufbruch 1956 gewesen sein.

2.) Motoreisbrecher

Spätestens nach dem Eiswinter 1956 begann das WSA Passau mit Ersatzbeschaffungen für die Dampfeisbrecher. Dabei flossen natürlich die langjährigen Erfahrungen in mehreren Eiseinsätzen (wie 1933, 1940, 1954 und 1956) ein. Die 3 neuen Eisbrecher wurden sämtlich mit Unwuchtanlagen an Bug und Heck ausgerüstet.

2.1 SEIDLSTEIN

Aufgrund neuer Sicherheitsüberlegungen wurde dieser erste neue Eisbrecher mit 2-Schrauben-Antrieb bestellt. Einerseits gab es beim Eiseinsatz häufig Beschädigungen an der Schraube (dazu mehr in Kap. 5.), andererseits bestand die Gefahr eines Schrauben- und oder Maschinenausfalls unmittelbar vor dem Wehr (siehe ebenfalls Kap. 5.). Schließlich durften nur noch Schiffe mit Doppelschraubenantrieb unmittelbar vor dem Wehr eingesetzt werden.

Schiffsdaten:

Länge: 30,00 m (nach Umbau 1986 32,40 m)

Breite: 6,65 m (nach Umbau 1986 6,90 m)

Tiefgang: 1,25 m

Maschine: Klöckner-Humboldt-Deutz

Leistung: 600 PS (nach Umbau 1986: 2x353 PS Callesen 42K)

Baujahr: 1956/57 (Umbau durch Hitzler 1986)

Bauwerft: Th. Hitzler, Regensburg / Baunummer: 209

Name: Seidlstein ist ein Felsblock bei km 2251,5 - meistens sichtbar (bis Pegel 360 Hofkirchen).

Abb. 10: Eisbrecher SEIDLSTEIN auf der Hitzlerwerft, 1957. Foto: Slg. Johann Heiduk

Abb. 11: SEIDLSTEIN hier als Rechenschiff im Einsatz vor Pondorf. Foto: WSA Regensburg, 18.09.1959

Abb. 12: Vermutlich erster Eiseinsatz von SEIDLSTEIN war der Winter 1962/63, dabei brach SEIDLSTEIN insbesondere einen Eisversatz in Deggendorf auf. Das Foto (Zillner / Archiv R. Diesler) zeigt das Schiff im Oberwasser Kachlet.

Abb. 13: SEIDLSTEIN am 20. September 2003 / Bauhafen Kachlet. Foto: R. Diesler

2.2 HÖNIGSTEIN

Der Ersatzbau für den Dampfeisbrecher HÖNIGSTEIN wurde bei Hitzler in Auftrag gegeben.

Schiffsdaten:

Länge: 29,64 m

Breite: 6,70 m

Tiefgang: 1,80 m

Maschine: MAN

Leistung: 750 PS

Baujahr: 1957/58 (später sind Modernisierungen erfolgt)

Bauwerft: Th. Hitzler, Regensburg / Baunummer: 229

Name: Der Felsengrund Hönigstein befand sich direkt unterhalb der Schleuse Kachlet am linken Donauufer etwa bei Donau-km 2230,1.

*Abb. 14: Der neue Motoreisbrecher HÖNIGSTEIN vor dem Wehr Kachlet, 11. März 1963.
Foto: WSA Regensburg*

Abb. 15: Nach einigen Umbauten lag HÖNIGSTEIN in diesem Zustand am Kachlet, Foto: R. Diesler, 13. Oktober 2016

2.3 HOHENSTEIN

Auch der Ersatzbau für den Dampfeisbrecher HACKLSTEIN wurde bei Hitzler in Auftrag gegeben.

Schiffsdaten:

Länge: 29,64 m

Breite: 6,70 m

Tiefgang: 1,80 m

Maschine: MAN

Leistung: 750 PS

Baujahr: 1957/58 (Umbau 1988)

Bauwerft: Th. Hitzler, Regensburg / Baunummer: 230

Name: Hohenstein ist ein Ortsteil von Metten an der Donau

Abb. 16: HOHENSTEIN und HÖNIGSTEIN vor dem Wehr Kachlet, 1971. Interessant der unterschiedliche Anstrich der Steuerhäuser, um die Schiffe von weitem unterscheiden zu können. Foto: Augustin Gloss / Archiv R. Diesler

Abb. 17: HOHENSTEIN am Kachlet, Foto: R. Diesler, 27. Februar 2013

3.) Eisbrecher für die DKJ

Für die entstehende Staustufe Jochenstein (errichtet zur Stromerzeugung) ließ die DKJ (Donaukraftwerk Jochenstein AG, später Grenzkraftwerke GmbH, heute Verbund AG) beginnend 1953 zwei etwas kleinere Eisbrecher bauen, denen 1957 zwei größere Einheiten

folgten. Letztere sind nahezu baugleich mit den kurz danach vom WSA Passau beschafften Eisbrechern HÖNIGSTEIN und HOHENSTEIN. Zunächst waren, wie bei Kachlet, 3 Eisbrecher für den Eisaufbruch in der Stauhaltung vorzuhalten, nach Änderung des Wasserrechtsbescheides vor einiger Zeit sind nur noch 2 Eisbrecher in Jochenstein stationiert. Die beiden kleineren Schiffe wurden schon vor langer Zeit nach Ybbs-Persenbeug abgegeben. Einsätze erfolgen in enger Abstimmung mit dem WSA; jährlich wird die Einsatzbereitschaft d. d. Amt geprüft.

3.1 VICHTENSTEIN

In der Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 1 von 1954 findet man folgende Meldung: *Auf der Schiffswert Linz (Donau) lief der erste von der Donaukraftwerk Jochenstein AG bestellten Eisbrecher vom Stapel. Die Gesellschaft wurde verpflichtet, für den Staubereich ihres Donaukraftwerks 3 Eisbrecher zu stellen. Der Eisbrecher besitzt eine Rüttelvorrichtung mit verschiebbaren Gewichten, durch die das Auflaufen auf die Eisdecke erleichtert werden soll, die dann unter dem Gewicht des Eisbrechers zerbricht. Das „Vichtenstein“ genannte Schiff ist 27m lang und 6,5m breit und wird von einem deutschen Dieselmotor getrieben.*

Schiffsdaten:

Länge: 27,75 m

Breite: 6,50 m

Tiefgang: 1,40 m

Maschine: Deutz Zweitaktmotor

Leistung: 400 PS

Baujahr: 1953

Bauwerft: ÖSWAG Linz / Baunummer: 1026

Name: Vichtenstein ist eine Gemeinde in Oberösterreich im Bezirk Schärding im Innviertel mit 626 Einwohnern (Stand 1. Jänner 2024). Die Burg Vichtenstein erhebt sich weit sichtbar oberhalb des Donautales im Sauwald in Oberösterreich in der Gemeinde Vichtenstein, gegenüber dem Markt Obernzell in Niederbayern in der Stauhaltung Jochenstein.

Abb. 18: VICHTENSTEIN im Februar 1956. Foto: Zillner / Archiv R. Diesler

3.2 KRÄMPELSTEIN

Schiffsdaten:

Länge: 27,96 m

Breite: 6,62 m

Tiefgang: 1,40 m

Maschine: KHD

Leistung: 400 PS

Baujahr: 1953/54

Bauwerft: Hitzler Regensburg / Baunummer: 192

Name: Die Burg Krämpelstein ist eine Felsenburg auf einem Felsvorsprung hoch über der rechten Seite der Donau im Ortsteil Pyrawang der Gemeinde Esternberg in Oberösterreich / Stauhaltung Jochenstein.

Abb. 19: KRÄMPELSTEIN in der Schleuse Jochenstein 1957. Foto: Dir. Franz Dosch

Abb. 20: KRÄMPELSTEIN und VICHTENSTEIN in Ybbs-Persenbeug im Jahr 2020. Foto: Daniel Schwarzmann

3.3 HAUGSTEIN

Schiffsdaten:

Länge: 29,67 m

Breite: 6,67 m

Tiefgang: 1,80 m

Maschine: MAN

Leistung: 750 PS

Baujahr: 1957

Bauwerft: ÖSWAG Linz / Baunummer: 1087

Name: Der Hausberg von Vichtenstein, der 895 m hohe Haugstein, ist die höchste Erhebung des Sauwaldes und lockt im Winter und im Sommer viele Besucher an.

Abb. 21: HAUGSTEIN im UW Jochenstein 1992. Foto: Laurenz Schwarzacher / Archiv R. Diesler

3.4 WOLFSTEIN

Schiffsdaten:

Länge: 29,64 m

Breite: 6,87 m

Tiefgang: 1,80 m

Maschine: MAN

Leistung: 750 PS

Baujahr: 1957/58

Bauwerft: Hitzler Regensburg / Baunummer: 227

Name: Unsicher, möglicherweise nach der verschwundenen Burg Wolfstein bei Neustadt an der Donau.

Abb. 22: WOLFSTEIN 1969 in Passau beim Verschleppen des Jochenstein-Krans. Foto: Augustin Gloß / Archiv R. Diesler

4.) Sonstige Eisbrecher

4.1 KATHARINA WALLNER

Im Rahmen des „Donau-Sofortprogramms 1939“ sollten (u. A.) 24 Motorschlepper vom Typ „N“ beschafft werden. Der in Deggendorf bei DWE gebaute Motorschlepper N7 kam zur dortigen Reederei Wallner und erhielt den Namen KATHARINA WALLNER. Dieser Schiffstyp war aufgrund seiner Konstruktion auch zum Eisbrechen geeignet und wurde sozusagen als Hilfseisbrecher mindestens im Eiswinter 1956 in Jochenstein eingesetzt. 1967 wurde der Schlepper an die jugoslawische Staatsreederei JRB verkauft und fuhr dann unter dem Namen KARAVANKE noch bis 1981 im Streckenschleppdienst.

Abb. 23: KATHARINA WALLNER am 4. Februar 1956 im Oberwasser der Staustufe Jochenstein. Foto: Archiv der BAW

4.2 Schubschiff ISAR des WSA Passau mit Eispflug

Kaum noch bekannt ist der Versuch, mit einem, dem Schubschiff ISAR angebauten, Gerät Eis zu brechen. Hierzu baute die Deggendorfer Werft (DWE) um 1972 einen Eispflug. Da diese Konstruktion wahrscheinlich mehr Eis produzierte wurde dies offenbar nicht weiterverfolgt. Näheres ist mir leider nicht bekannt – ergänzende Infos von der geschätzten Leserschaft sind erwünscht!

Abb. 24 und 25: Montage des Eispflugs in Regensburg Foto: WSA Regensburg

Abb. 26: Einsatz der ISAR mit Eispflug in der Kachletschleuse Foto: WSA Regensburg

5.) Einsätze von Eisbrechern

Zur Abrundung folgen einige Fotos von Eisbrechern im Einsatz. Neben Eisaufbruch wurden die Schiffe gelegentlich auch als Zugschiffe oder auch bei „Tagen der offenen Tür“ mit großer Resonanz eingesetzt.

Abb. 27: HÖNIGSTEIN und KACHLET beim Eisbrechen an der Straßenbrücke Vilshofen, Februar 1933 Foto: Glasplatte des WSA Passau

Abb. 28: KACHLET am 6. Februar 1933 im OW Kachlet – die Aufnahme zeigt auch, dass selbst Eisbrecher ab einem bestimmten Zeitpunkt gegen die Naturgewalten machtlos sind. Die gleiche Erfahrung musste ich 1997 an der Mosel machen: Es kommt der Moment, an dem nur noch das Personal (und ggfs. das Schiff) in Sicherheit gebracht werden kann. Foto: Glasplatte des WSA Passau

Abb. 29: Ein großes Problem waren Beschädigungen an der Schraube beim Eisbrechen. Mangels anderer Möglichkeiten wurde damals der Eisbrecher am Heck vor dem Wehr (!) am rechten Donauufer aufgeslipt (wohl mit Hebezeug vom Wehrüberbau) und die Schraube gewechselt. Erst 1969 konnte diese Praxis durch den Bau der Helling und der Halle am Bauhof Passau verbessert werden. Die Unterschrift für den Entwurf stammt übrigens von Oberregierungsbaurat Wolfgang Paul, dem späteren Präsidenten der WSD Süd! Foto: Glasplatte des WSA Passau, Februar 1933

Abb. 30: Seltene Farbaufnahme vom Winter 1940/41: KACHLET bei Sommersdorf Foto: Reg,Baurat Hugo Walter / WSA Regensburg

Abb. 31: Alle 3 Dampfeisbrecher sind im Januar 1954 in der Stauhaltung Kachlet im Einsatz. Zur Unterscheidung trugen die Schiffe zu dieser Zeit verschiedenfarbige Kaminringe:

KACHLET: rot

HACKLSTEIN: weiß

HÖNIGSTEIN: schwarz

Foto: WSA Regensburg

Abb. 32: Im Winter 1963 sind die Eisbrecher HAUGSTEIN und WOLFSTEIN unterhalb der Innmündung eingesetzt. Foto: Augustin Gloß / Archiv R. Diesler

Abb. 33: Am 31. Januar 1982 wartet SEIDLSTEIN im OW Geisling (noch kein Stau) auf den nächsten Einsatz. Foto: Fritz Schiller / Regensburg

Abb. 34: Eisaufbruch durch SEIDLSTEIN in der Stauhaltung Regensburg am 8. Januar 2002. Foto: Rolf Diesler

Abb. 35: SEIDLSTEIN beim Eisaufbruch am MDK in Beilgries, 17. Februar 2006. Zur Unterstützung der Schifffahrt auf dem MDK wurde viele Jahre ein Passauer Eisbrecher eingesetzt, meist SEIDLSTEIN aufgrund des geringeren Tiefgangs. Bei einsetzendem Niederwasser (üblicherweise leider meist bei Eisbildung) musste dieser aber vorsorglich wegen den unzureichenden Fahrrinntiefen auf der Strecke Straubing-Vilshofen zurück nach Passau beordert werden, da die Vorhaltung bei Eis durch den Wasserrechtsbeschluss vorgegeben ist.

Foto: Rolf Diesler

Schluss

Für die 3 Eisbrecher des WSA Donau MDK stehen Grundinstandsetzungen bzw. Ersatzbeschaffungen an. Sicher wird darüber zu gegebener Zeit im MDKurier berichtet. Übrigens war lange Jahre (bis etwa 2002) als Restmaßnahme der RMD die Beschaffung eines Eisbrechers für die Stauhaltung Regensburg auf der Tagesordnung der Koordinierungsgespräche. Schließlich wurde aber auf die Beschaffung verzichtet, da kein entsprechender Bedarf für einen weiteren Eisbrecher erkennbar war.

Abb. 36: Stellvertretend als Dank an alle ehemaligen und derzeitigen Besatzungen auf unseren Eisbrechern hier eine Aufnahme des Schiffsführers Murmann (als Rentner). Nebenbei: Herr Murmann war Anfang der 1950er Jahre zusammen mit meinem Vater auf der Lehrbaustelle für Wasserbauwerker in Verden an der Aller und dann in Koblenz – so schließt sich der Kreis.....

Foto: Rolf Diesler, 7. Dezember 2007