

Mit dem Luxusschiff auf Wasserstrassen

Vor 25 Jahren erhielt die Stadt Basel mit dem Main-Donau-Kanal einen direkten Anschluss an das

Von Kurt Tschan (Text und Fotos)

Budapest/Würzburg. «Viel Spass beim Entschleunigen», wünscht mir ein Kollege kurz vor der Abreise nach Budapest. So richtig viel kann ich mit seinen guten Wünschen nicht anfangen. Irgendwie erinnert mich der Begriff «Entschleunigen» an «Entschlacken». Angesichts des zu erwartenden kulinarischen Erlebnisses auf der fünf Sterne tragenden MS Emerald Destiny verwerfe ich den Gedanken rasch wieder. Im besten Fall wird mich Höhenangst bei dieser Reise zum höchsten Punkt des europäischen Wasserstrassennetzes erfassen. Dieser Punkt liegt zwar nur 406 Meter über Meer und damit 152 Meter über der Stadt Basel. Wie um Himmels willen soll aber ein tonnenschweres Flussschiff vom Ausgangspunkt Budapest, der 102 Meter über Meer liegt, in wenigen Tagen 304 Meter Höhenunterschied bewältigen?

Als vor 25 Jahren der Main-Donau-Kanal feierlich eingeweiht wurde, wurde eine 171 Kilometer lange Bundeswasserstrasse in Bayern fertiggestellt und mit ihr die Fahrt auf dem Fluss ins deutsche Mittelgebirge möglich. Der Europakanal war das letzte Bindeglied zwischen der Nordsee bei Rotterdam – aber auch dem Rhein bei Basel – und dem Schwarzen Meer im rumänischen Constanta.

So richtig gefeiert wurde das Ereignis aber weder in Basel noch anderswo. Die deutsche Wochenzeitung *Die Zeit* sprach geringschätzig von einer 4,7 Milliarden D-Mark teuren Betonrinne. «Die langsame Abkürzung» zum Schwarzen Meer sei jetzt nicht nur fertig, sondern auch überflüssig.

Ein Menschheitstraum

Ebenso deutlich fielen die Worte im *Spiegel* aus. Das Hamburger Magazin veranschlagte die Gesamtkosten deutlich höher auf sechs Milliarden und erinnerte an den damaligen deutschen Verkehrsminister Volker Hauff (SPD), der vom «dümmsten Projekt seit dem Turmbau zu Babel» gesprochen hatte. 20 Jahre lang hatten Naturschützer das Projekt bekämpft. Der evangelische Priester der Gemeinden Beilngries, Berching und Dietfurt wurde mit den Worten zitiert, dass die feierliche Eröffnung vom 25. September 1992 ein «Tag der Trauer» werde und dass die 170 Kilometer lange Verbindung zwischen Main und Donau «ein Monument menschlicher Masslosigkeit, der Naturverachtung und Heimatzerstörung» sei.

Dabei war das, was vor 25 Jahren vollendet wurde, nur die Realisierung eines langen Menschheitstraums, den bereits Karl der Grosse geträumt hatte. Im Jahre 800 war die Überwindung der europäischen Hauptwasserscheide aber ebenso ein unlösbares Problem wie in den folgenden Jahrhunderten. Es dauerte beinahe 1100 Jahre, bis der bayerische König Ludwig I. von 1836 bis 1845 den Ludwig-Donau-Main-Kanal anlegen konnte.

Da dieser jedoch zu schmal war für die zunehmend grösser werdenden Schiffe, blieben Kanalgebühren aus und das Unternehmen endete mit einem finanziellen Fiasko. Der Kanal verlor Ende des 19. Jahrhunderts seine Bedeutung. Einige Abschnitte wurden trockengelegt, andere abgetragen oder überbaut. Erst der Main-Donau-Kanal schloss für immer das letzte Verbindungsstück eines rund 3500 Kilometer langen Schifffahrtsweges quer durch Europa.

Sonntagnachmittag, Mitte August, Anlegestelle 12 am Wiener Donauhafen unweit der U-Bahn-Haltestelle Schwedenplatz. Der 1. Kapitän der «Emerald Destiny», Karoly Csukonyi, läuft, die Sonnenbrille tief in das Gesicht gezogen, über das Sonnendeck. Es ist ruhig an Bord. Die 100 Gäste der einwöchigen Flusskreuzfahrt «Quer durch Europa» des Schweizer Flussreise-Spezialisten Rivage sind eben von der Stadtführung zurückgekommen, haben an Bord zu Mittag gegessen und ruhen sich aus. Der 58-jährige Ungar, der seit seinem 18. Lebensjahr auf der Donau unterwegs ist, hat am Vormittag



Eine beleuchtete Stadt. Jeden Abend präsentiert sich Budapest in einem Lichtermeer, was den Blick auf den Burgberg nur noch spektakulärer macht.



Schwimmen auf dem Schiff. Das Wasser gewärmt, die Umgebung in Glas.



Alles im Griff auf dem Sonnendeck. Kapitän Karoly Csukonyi im Wiener Hafen.

geschlafen, nachdem er die Nacht über das 138 Meter lange, neueste Schiff der Emerald-Flotte sicher in die österreichische Hauptstadt gesteuert hat. «Mit meinem Rhein-Patent, das ich seit 1998 besitze, habe ich das Recht, bis zur Mittleren Brücke zu fahren», sagt er lächelnd, während er es sich in seinem Ledersessel mit Nackenstütze im Steuerhaus bequem macht und er einen Blick auf die rechteckigen, unter der grosszügigen Fensterverglasung angebrachten Bildschirme wirft. Der Radar gibt exakt die Fahrinne wieder, eine nautische Karte den genauen Flussverlauf. Die Position jedes zur gleichen Zeit auf der Donau fahrenden Schiffes wird sichtbar. Mit einem Klick lässt sich eruieren, wie das Schiff heisst und wie gross es ist. «Früher war nach Sonnenuntergang Feierabend», erinnert sich Csukonyi. «Jetzt fahren wir 24 Stunden am Tag.»

In der Nacht sieht der Kapitän nur die Leuchtfeuer sowie die beleuchteten Bojen. Deshalb verlässt er sich auf seine Instrumente, die ihm seinen genauen Standort, den Flussverlauf und die Tiefe des Wassers sowie die Strömung zeigen.

Zur Sicherheit stehen steuerbord und backbord zwei Matrosen mit Funkgeräten in Bereitschaft. Immer wieder will der Kapitän wissen, wie gross der Abstand zum Ufer ist. Mit einem Scheinwerfer fährt er das mit Sträuchern und Bäumen bewachsene Ufer ab.

Anders als bei Kreuzfahrten auf dem Meer ist das Steuerhaus nicht vom Passagierbereich abgeschottet. Bei den Hafenmanövern steht Csukonyi sogar neben seinen Gästen auf der jeweiligen Seite des Sonnendecks, wo er anlegen will, und hantiert an Joysticks und Edelstahlhebeln herum. Eine leichte Berührung reicht, und der Flusskoloss reagiert. Vor allem in den vielen Schleusen, wo der Abstand zur Seitenmauer nur eine halbe Armlänge beträgt, ist genaues Navigieren unerlässlich.

An diesem Sonntag liegt die «Emerald Destiny» im Wiener Hafen in einem

Dreierpäckchen als erstes Schiff vertäut an der Anlegestelle. Für die Hälfte der Gäste bedeutet dies, dass die Jalousien unten bleiben. Die Kabinen des Nachbarschiffes sind weniger als einen Meter weit weg. Näher kommt man fremden Schlafzimmern sonst nie.

Ein Magnet für Flussreisende

Flusskreuzfahrten liegen weltweit im Trend. Die Kataloge der Veranstalter decken nicht nur die bekannten Flüsse Rhein, Mosel, Rhone, Douro oder die Loire in Europa ab. Auch Reisen auf den grossen Flüssen Asiens gehören mittlerweile in jedes Programm. Um die Nachfrage zu befriedigen, werden ständig neue und noch luxuriösere Schiffe zu Wasser gelassen.

Eigentlich wurde der Europakanal durch Franken und die Oberpfalz für den Gütertransport gebaut. Rasch zeigte sich aber, dass die Jahresziele von acht Millionen Tonnen Fracht pro Jahr nicht erreicht wurden. Dagegen entwickelte sich der Kanal zu einem Magnet für Flussreisende. Zwischen 2003 und 2013 stieg die Zahl der Fahrgastkabinenschiffe von 330 auf 970 – und in der Zwischenzeit ist sie weiter gewachsen, wie das Beispiel der «Emerald Destiny» zeigt, die seit Mai im Einsatz steht.

«Entschleunigen» heisst so viel wie «Tempo wegnehmen» oder, anders gesagt, «eine Tätigkeit gezielt zu verlangsamen». Auf die «Emerald Destiny» übertragen bedeutet dies, bei maximal 24 Stundenkilometern an Obstplantagen, Auen, Siedlungen von Fahrplänen, modernen Hotels und Firmensitzen sowie unzähligen unbekannt und bekannten Bauten wie beispielsweise dem Stift Melk in Niederösterreich vorbeizugleiten und die Seele baumeln zu lassen.

Im Main-Donau-Kanal wird das Gefühl der «Entschleunigung» dann noch grösser. Dort darf die «Emerald Destiny» nur mit halber Kraft fahren. Wäre nachts nicht das Grummeln der

ins deutsche Mittelgebirge

Schwarze Meer



Motoren, verschwände mit der Zeit alles in einer grossen Stille und stumm vorbeiziehenden Landschaften. Selbst die auf den Radwegen fahrenden und interessiert winkenden Velofahrer geben keinen Laut von sich. Auch die Bier trinkenden Männer in der Dämmerung bleiben ungehört, ebenso wie die vielen in Ufernähe weidenden Kühe und Pferde.

Die Langsamkeit nimmt Fahrt auf

Die Reise von Budapest nach Schweinfurt ist mit der Bahn in gut neun und mit dem Fernbus in 16 Stunden zu schaffen. Auf der «Emerald Destiny» dauert sie beeindruckende acht Tage. Während in Bahn und Bus ein oder zwei Sandwiches verdrückt werden, gibt es auf dem Schiff Gourmet-Küche. Anders als die Getränke sind sämtliche Mahlzeiten inklusive. Der Vorsatz, beim Entschleunigen nicht an Gewicht zuzulegen, bleibt deshalb ein Vorsatz.

Auf dem ungarischen Streckenabschnitt fallen sich häutende Platanen auf, die ein Baumsterben vorgaukeln. Im Grenzgebiet der Slowakei wird dann der natürliche Verlauf der Donau arg unterbrochen. Die Schleuse von Gabčíkovo, südöstlich von Bratislava gelegen, ist mächtig und ein wichtiger Ort der Stromproduktion.

Der Blick hoch zu den Zuschauern auf der Oberkante der Schleuse ist beeindruckend. Die «Emerald Destiny» wird angesichts der über 30 Meter Höhenunterschied, die zu überwinden sind, verschwindend klein. Schneller als für möglich gehalten, trägt das in die Schleuse dringende Wasser das Schiff hoch. Die erste Stufe zur Europäischen Wasserscheide ist geschafft.

Bis zum höchsten Punkt bei Kilometer 102,1, zwischen Hilpoltstein und Backhausen, wird das Schiff noch viele Schleusen passieren, um anschliessend den Abstieg Richtung Nürnberg, das auf 312,5 Metern über Meer liegt, zu erreichen. In Hilpoltstein und Eckersmühlen erreichen die Steighöhen mit 24,67 Metern die höchsten Werte. Weil

der Main bei Bamberg 175 Meter und die Donau bei Kelheim 68 Meter tiefer liegen als die Scheitelhaltung des Kanals, beträgt der gesamte Höhenunterschied, den der Main-Donau-Kanal zurücklegen muss, schliesslich stolze 243 Meter. Das ist nicht schwindelerregend, aber beeindruckende Ingenieurskunst.

Ein Teil der Strecke im Europakanal wird in der Nacht zurückgelegt. Zudem kann das Sonnendeck nur mit deutlichen Abstrichen genossen werden, da zwischen Oberkante des Schiffs und Unterkante der Brücken nur ein halber Meter Platz bleibt. Dem Spektakel tut dies jedoch keinen Abbruch, weil auch vom Mitteldeck aus alles hautnah verfolgt werden kann.

«Entschleunigung» wird im Europakanal plötzlich zum Nervenkitzel. Die Präzisionsarbeit, die im Steuerhaus geleistet wird, ist beeindruckend.

Die Nähe zum Ufer

Abwechslung zum regelmässigen Leben an Bord bieten tägliche Stadtführungen. Nach Bratislava und Wien ist es Dürnstein in Niederösterreich, wo Marillen ebenso prächtig gedeihen wie Trauben. Ein Abstecher zum Weingut Loisium in Langenlois lohnt sich weniger wegen des Grünen Veltliners, der sauer ist, sondern vielmehr wegen der ansprechenden Inszenierung von Weingeschichte und -kultur, die die prächtige Anlage bietet.

Bacchus, der griechische Gott des Weines und des Rausches, taucht wirkungsvoll aus einem Chromstahlbecken auf, wird im Lichtspiel von Wasser speienden Düsen zu einem veritablen Rauscherlebnis, was auch daran liegen mag, dass die Weingegustation vor der Führung und damit vor dem sonst üblichen Frühschoppen erfolgt. In Bayern sind es dann die prächtigen Städte Passau und Regensburg sowie zum Abschluss Würzburg, die zum Shopping laden und Zeitgeschichte für einige Stunden erlebbar werden lassen.

Einer von vielen Gründen, eine Flussreise zu unternehmen, ist die Nähe

zum Ufer. Gerade betagteren Gästen vermittelt sie ein Gefühl der Sicherheit bei einem Notfall, obwohl wie bei jeder richtigen Bootsfahrt auch auf Donau und Main eine Rettungsübung zu Beginn der Reise Pflicht ist. Anders als auf den Kreuzfahrtschiffen fehlen aber hier Rettungsboote. Das Ufer ist stets in Sichtweite. Da sich zudem die meisten Anleger in der Nähe prächtiger Städte befinden, entfallen lange Busfahrten. Man begibt sich gewissermassen auf dem Wasser in die Zentren.

Viel Natur

Höhepunkt der einwöchigen Reise in die Entschleunigung ist und bleibt aber der Main-Donau-Kanal selbst, obwohl hier der Besuch des Sonnendecks grossmehrheitlich untersagt ist. Zwischen Oberkante und Brückenunterkante bleibt einfach zu wenig Platz, was einen Aufenthalt gefährlich machen würde. Und das Altmühltal, von den Medien und Naturschützern totgesagt, entpuppt sich als einer der reizvollsten Streckenabschnitte.

Längst hat die Natur hier beim heimlichen Höhepunkt der Reise die Einladung der Erbauer angenommen und den grosszügig belassenen Uferbereich in einer Vielfalt zurückerobert, die das «Tal der Schande» in ein viel beachtetes Kleinod verwandelt hat. Spätestens hier wird die Entschleunigung vollkommen – vor allem auch, weil der Konflikt der Neunzigerjahre nicht mehr zu spüren ist. Ganz im Gegenteil trifft man hier regelmässig regionale Ausflugsschiffe an, die vor allem bei den Einheimischen sehr beliebt sind.

Aber auch aus anderem Grund haben sich im Verlauf der letzten 25 Jahre die Naturschützer mit dem Jahrhundert-Bauwerk abgefunden. Nicht nur ihnen gilt der Europakanal schon deshalb als unverzichtbar, weil er das so trockene Nordbayern mit dem Wasserüberschuss aus dem Süden speist. Rund 125 Millionen Liter Wasser werden pro Jahr aus dem Donauebebiet nach Franken übergeleitet – und dies zu jeder Jahreszeit und frei Haus.

Informationen



Ausflüge. Ausgangspunkt der Reise ist **Budapest**, wenn man mit dem Flugzeug anreist. Ein guter Orientierungspunkt für den Besuch der Altstadt ist die Freiheitsbrücke, ein beliebter Ort für Hochzeitsfotos.



Die Apollo-Brücke ist die neueste Brücke in **Bratislava**. Sie wurde im September 2005 eröffnet. Die Brücke ist 854 Meter lang, mit einem 231 Meter langen Hauptbogen über die Donau.



Inspiziert durch Wein, konzipiert mit Design. In **Langenlois** in Niederösterreich kann die Entstehung des Kamptaler Weins hautnah mitverfolgt werden. Weingott Bacchus erscheint effektiv. www.loisium.com

Das Schiff. Die Emerald-Schiffe gehören zu zyprischen KD Cruise Services, einer Tochtergesellschaft der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG, der ältesten durchgängig börsennotierten Aktiengesellschaft der Welt. Zweck des Unternehmens ist die Bereederung von Flusskreuzfahrtschiffen auf europäischen Binnengewässern. Aktuell gehören 33 Flusskreuzfahrtschiffe auf Rhein, Mosel, Main, Rhone, Seine und Garonne zu ihrer Flotte.

Der Veranstalter. Rivage Flussreisen blickt auf eine über 30-jährige Tradition zurück. Rivage besitzt keine eigenen Schiffe, sondern chartert moderne im Premium-Segment. Rivage Flussreisen ist eine Marke der Eurobus-Gruppe. www.rivage-flussreisen.ch



Die Route. Anreise mit dem Bus über Linz. 2. Tag Budapest. 3. Tag Bratislava. 4. Tag Wien. 5. Tag Dürnstein in Niederösterreich. Ausflug durch die Wachau in die grösste Weinregion Österreichs. Am Nachmittag Besuch des Stifts Melk. 6. Tag Passau. 7. Tag Regensburg. 8. Tag Nürnberg. 9. Tag Ankunft in Schweinfurt, anschliessend Besichtigung von Würzburg.

Preise. Ab 1490 Franken pro Person. Inbegriffen: An-/Rückreise im Bus. 1 Übernachtung in einem 4-Sterne-Hotel. 7 Übernachtungen an Bord. Stadtrundfahrt in Budapest. Stadtführung in Würzburg. Vollpension an Bord. Kaffee und Kuchen am Nachmittag, Mitternachtssnack. 24 Stunden Kaffee und Tee. Galadinner. Wi-Fi an Bord. Kofferservice ab/bis Anleger. Ein-/Ausstattungs- und Hafengebühren. Ausflüge separat belastet. Hinzu kommen Trinkgelder für Busfahrer und Schiffspersonal. Reisedatum 13.-21.8.2018. kt



Kopf einziehen empfohlen. Auf Tuchfühlung mit den Brücken in Passau.



Radeln, winken und staunen. Drei Generationen unterwegs am Europakanal.



Die Schleuse von Gabčíkovo. 30 Meter Höhenunterschied in wenigen Minuten.



Festmachen in Dürnstein. Ohne Muskelkraft gelingt kein Anlegemanöver.