

# Reiseberichte 2007

## 22. Bericht Mai 2007

### Nürnberg



Die Autobahn liegt parallel zum Kanal, schwierig die enorme Geräuschkulisse zu ignorieren. Im teuren Yachthafen bleiben wir nicht lange, etwas weiter vorne liegt das Ausflugschiff „NEPTUN“ dessen Besitzer Wolfgang bei einem Schwatz kennen lernt. Da bleibt die Frage ob man denn auch nebenan liegen könnte nicht aus, tags drauf liegt die kleine Prüveda vor dem grossen Bruder. Die „NEPTUN“ wird zu Sonntags-Brunchfahrten und für Firmenfeste gechartert, da Muttertag bevorsteht, haben die fleissigen Besitzer alle Hände voll zu tun. Trotzdem werden wir abends von „Schorsch“ noch zu einem Bier auf die NEPTUN eingeladen.

Ursula war während ihrer Lehrzeit als Glasmalerin schon einmal in Nürnberg, um all die Kirchen mit ihren reichhaltigen und zum Teil gut erhaltenen Glasfenstern zu besichtigen. Während die Kirchen im 2. Weltkrieg in Trümmern lagen, liessen vorausschauende Archivare einen Grossteil dieser Kunstschatze in sicheren Bunkern verwahren. Nur deshalb können wir und die vielen Touristen heute wieder diese einmalige Pracht bestaunen. Ein beeindruckendes Kunstwerk aus neuerer Zeit 1984 ist der grosse Brunnen mit dem Titel „Ehekarussell“. Dieser wurde von Jürgen Weber gestaltet und stellt das Eheleben vom verliebt sein bis das der Tod euch scheidet dar. Nürnberg preist sich auch die längste Fussgängerzone zu haben, wie war, uns taten abends die Füsse weh!

### Von nun an ging's bergab

Der künstlich angelegte Main-Donau-Kanal beginnt kurz vor Bamberg und endet nach 107.8 Km bei Kehlheim, wo er in die Donau mündet.

Schon vor mehr als 1200 Jahren hatte Karl der Grosse die Idee, Donau und Main zu verbinden, so entstand im 8 Jahrhundert zwischen der Altmühl und Rezat im Schwäbischen ein kleiner Kanal. Einige Reste davon sind heute noch zu sehen, doch eine durchgehende Verbindung kam nie zu Stande. Jahrhunderte lang blieb dieses Projekt liegen. Ludwig I. von Bayern wagte sich erneut an das Werk. Es war eine Wasserstrasse geplant von Bamberg bis Kehlheim mit **100 Schleusen!** Im Jahre 1836, zehn Jahre nach Baubeginn, war der Kanal durchgängig befahrbar. Unsere Gedanken dazu:“ Gut sind wir nicht früher losgefahren!“

Ein Jahrhundert später nach dem 2. Weltkrieg wurde der Kanal wegen Geldmangel aufgegeben. Ausserdem war eine ökologische Nutzung wegen der geringen Fahrwasser- und Schleusenabmessung nicht mehr möglich.



1949 wurde weitergebaut, 1972 konnte die Strecke vom Main bis Nürnberg freigegeben werden. Um den gewaltigen Höhenunterschied zwischen Nürnberg und dem Altmühltal zu überwinden (100 m auf 27 km) wurden die Techniker ganz schön gefordert, Schiffshebewerk oder Schleusen das war die grosse Frage. Es wurde dann 18m, 20 m und zwei 25 m hohe Schleusen gebaut. Für uns Sportboot Fahrer ist es schon ein besonderes, manchmal auch ein wenig beklemmendes Erlebnis, in diese haushohen Kammern einzufahren. Damit die Hubhöhe erreicht werden kann, wird bei jeder Schleusung 57.000 Kubikmeter Wasser benötigt. Um Wasser zu sparen wurde jeweils neben den Schleusen treppenartige „Sparbecken“

angelegt, die das Wasser beim Abwärtsschleusen aufnehmen und beim Aufwärtsschleusen wieder abgeben, was mehr als die Hälfte Wasser spart. Der Nachteil für die Sportboote dabei ist, dass das Wasser seitlich in die Kammern einfliesst und somit vor allem am Anfang ein gewaltiger Druck entsteht. Dementsprechend hört man dann auch die schlimmsten Geschichten von quer stehenden Booten in der Schleuse und verzweifelten Crewmitgliedern, die versuchen gegen die gewaltige Wasserkraft an zu kämpfen. Wir machten uns also auf einiges gefasst, jedoch bekamen wir nur einmal etwas lange Arme, konnten dann aber Prüveda mit vereinten Kräften wieder an die Mauer ziehen.

Der Ausbau des Südabschnitts des MDK wurde jahrelang herausgezögert. Ökologen beklagten die Zerstörung der Landschaft, Ökonomen bezweifelten den wirtschaftlichen Nutzen des Projekts. Trotz allem Widerstand wurde der Main-Donau-Kanal nach 31 Jahren Bauzeit und Kosten von 6 Milliarden DM, am 25. September 1992 über die ganze Länge eröffnet.

Bei Kilometer 102,5 erreichen wir die Europäische Wasserscheide, der höchste Punkt zwischen Donau und Rhein, diese Stelle ist unschwer zu erkennen, inmitten lieblich grüner Landschaft steht eine massive Betonmauer. Über die Schönheit dieses „Kunstwerkes“ kann man sich streiten, auf jeden Fall ist es nicht zu übersehen. Für uns bedeutet diese markante Stelle, dass wir von der Ostsee bis hierher bereits 400 Höhenmeter zurückgelegt haben und dass es von jetzt an nur noch bergab geht.

### Ein Unglück kommt selten allein

Die Fahrt geht zu viert weiter, unsere Schwedischen Freunde haben uns wieder eingeholt, gemeinsam übernachteten wir an einem leeren Umschlaghafen in Roth, die Liegemöglichkeiten für Sportboote sind am Main-Donau-Kanal eher rar. Bei Berching regnet es endlich wieder einmal, wir haben an einer Passagierschiff Haltestelle wieder eine (kosten) freie Ecke entdeckt, während die Schweden sich im Yachthafen einquartieren. Wir besichtigen das schöne alte Städtchen mit der rundum gut erhaltenen Stadtmauer, es strahlt einen ganz besonderen Charakter aus. Dauerregen ist für den nächsten Tag angesagt, wir wollen aber das kommende, reizvolle Altmühltal bei schönem Wetter befahren also bleiben wir liegen. Björn und Ann fahren am nächsten Tag weiter, Björn hat sich vorhergehenden Abend mit einem zurückschnellenden Haken eines Gummiseils am Auge verletzt, worauf ihn der Hafenmeister zum nächsten Krankenhaus nach Neustadt fuhr. Der Bluterguss unter seinem Auge sieht schlimm aus, doch er hat Glück gehabt, das Auge wurde nicht verletzt. Offensichtlich drängt bei ihnen die Zeit, denn sie fahren bei strömenden Regen weiter Richtung Kehlheim. Ein Unglück kommt selten allein, bei Kehlheim lenkt Björn seine BALP stromaufwärts in die Donau, um näher an der Stadtmitte festmachen zu können. Dabei laufen sie auf eine Sandbank auf und werden in einem Grosseinsatz der Kehlheimer Feuerwehr aus ihrer misslichen Lage befreit, da Gefahr der Kenterung bestand. Ein Journalist nutzt die Gunst der Stunde und berichtet samt Foto am nächsten Tag in der Zeitung darüber.



Doch auch wir haben nicht immer nur das Glück gepachtet, bei den letzten beiden Schleusen werden wir in die kleinen Bootsschleusen verwiesen die 20m lang und 4m breit sind. Das Einfahren gestaltet sich recht schwierig, nur 20 cm Freiraum besteht auf beide Seiten. Da muss der Brummifahrer (Wolfgang) beweisen, ob sein Distanz Feingefühl noch funktioniert, Ursula lotst mit verständlichen Befehlen die Prüveda in diese Lücke. Erstmal wird gemeinsam die Selbstbedienungsanleitung der Schleuse studiert, bevor wir die richtigen Hebel umlegen und den roten Knopf drücken. Langsam, sehr langsam beginnt der Wasserstand zu fallen cm für cm wird unsere Prüveda geschleust. Da es so langsam bergab geht, sparen wir nicht mit Witzen und fragen uns, wie es wohl die anderen Sportboot Fahrer machen, die es ja immer so eilig haben. Nach mehr als einer Stunde sind wir „schon“ unten aber das Tor will sich nicht öffnen. Per Funk fragen wir den Schleusenmeister, ob hier noch alles mit rechten Dingen zugeht. Er kann es fast nicht glauben, dass wir immer noch am schleusen sind, er könne aber nichts für uns tun, weil er in der anderen Schleuse sitzt und nur per Kamera in die Sportbootsschleuse sehen kann. Da klettert Wolfgang die Leiter der 8m hohen Wand empor um das Schleusentor zu öffnen. Wir haben eben den roten Knopf zu wenig lang gedrückt gehalten, deshalb dauerte der Schleusenvorgang so lange. Beim nächsten Mal geht's bestimmt besser.

### Das Abenteuer „Donau“ beginnt (Km 2411)

Kehlheim und die Befreiungshalle lassen wir links liegen, wir können nirgends gescheit anlegen und biegen nach 171 km MDK in die Donau ein. Ein Glücksgefühl umgibt uns, denn es sind nur noch 2411km bis zum Schwarzen Meer. Abends erreichen wir Regensburg und versuchen es nochmals mit der Sportbootsschleuse. Heftiger Rückenwind macht das Anlegen vor der kleinen Schleuse neben dem stark fließenden Wehr zur Tortour. Da entdecken wir die niedrige Fussgängerbrücke und bemerken, dass unser Radar zu hoch ist um in die Schleuse einfahren zu können. Es gibt jetzt zwei Möglichkeiten, entweder den Radarmast zu demontieren oder rückwärts aus dem engen Schlund heraus zu zirkeln. Wir entscheiden uns für die zweite Variante, mit Leinen- und Motorkraft schaffen wir es schliesslich und können in den anderen Donauarm zur grossen Schleuse fahren. Doch unsere Odyssee ist noch nicht zu Ende, wir wollen unterhalb der Schleuse wieder in den südlichen Seitenarm der Donau, bis zum Yachthafen hochfahren. Dort ist jedoch die Strömung stärker als alles was wir bisher erlebt haben, Prüveda kämpft sich bis zur Steinernen

Brücke hoch. Die enge Durchfahrt mit solch einer Strömung erscheint uns als zu riskant und kurz vor der Brücke drehen wir mit dem Strom wieder um, abermals in Richtung Schleuse. Ursula fragt mit süßem Ton den Schleusenwärter, ob wir im oberen Schleusenvorhafen über Nacht liegen dürfen. Ungern erteilt er uns die Erlaubnis, doch bei einer zarten Frauenstimme kann er kaum nein sagen. Beim Anlegen treffen wieder auf „unsere“ Schwedischen Freunde die ebenfalls für diese Nacht im Schleusenvorhafen liegen dürfen.

Beim gemeinsamen Nachtessen erfahren wir von ihrem Auflauf- und Rettungsmalheur bei Kehlheim.

### Regensburg (Km 2379)



Am nächsten Tag verabschieden Björn und Ann sich wieder einmal von uns und fahren weiter. Da wir schon mal einen Liegeplatz haben, wie es scheint der einzige weit und breit um Regensburg, lassen wir uns noch etwas Zeit. Wir ziehen nochmals in die Stadt und wollen uns den mächtigen Dom St. Peter, welcher im feinsten Stil der französischen Gotik in den Himmel emporragt zu Gemüte führen. Nach 600 Jahren wurde der Dom 1872 fertig gestellt, obwohl solch ein Bauwerk natürlich nie fertig ist, regelmässige Arbeiten zur Wartung und Instandhaltung stehen immer an. Der Regensburger Dom ist berühmt für seine gut erhaltenen Glasfenster, welche zum Teil noch aus dem Mittelalter stammen. Ursulas geschultes Glasmalerauge erfreute sich natürlich an der prächtigen Glasmalerkunst aus einer Zeit, wo die Glasmalerei noch Hochkonjunktur hatte. Unser Spaziergang zurück zur Prüveda führte uns noch vorbei am Schloss Thurn und Taxis, dort residieren bis heute die Nachkommen dieser fürstlichen Familie. Einen Namen machte sich diese Familie schon im 15. Jh. als sie den ersten fahrplanmässigen Reise- und Postverkehr in Europa einrichteten.

### Schlafplatz mit Aussicht auf die Walhalla (Km 2368)

Die deutsche Ruhmeshalle Walhalla thront wenige km flussabwärts auf einem Berg. Bei Wolfgang kommen Erinnerungen auf aus seiner grossen Fahrradreise, da kam er auch schon mal hier vorbei und hat sich die Walhalla aus der Nähe angesehen. Wir beschliessen unterhalb zu ankern und schlafen gut zu Füssen des klassizistischen Bauwerks mit Büsten von Goethe und Schiller usw.



### Geschützt im sicheren Hafen Passau? (Km 2232)

Vorbei geht die Fahrt an Straubing nach Passau wo wir uns wieder mal im Yachthafen einquartieren der ca. 5 Km vor der Stadt Passau liegt. Das Hafenbecken weist zu wenig Tiefe aus, wir binden Prüveda am äusseren Steg in der Donau fest welcher für grössere Boote gemacht ist. Etwas zu fest wie wir später feststellen, denn aus der nahen Schleuse liefern sich zwei Frachter beim Ausfahren ein Elefantenrennen. Übermässig hohe Wellen schiessen an den Steg mit der Folge das Prüveda seitlich zwei bis dreimal hart am Steg anschlägt. Weil wir die Festmacherleinen etwas zu eng angezogen hatten, kann sich das Schiff nicht vom Steg lösen und auf und ab schaukeln. Ursula ist natürlich gerade am kochen und vermutet Schlimmstes für unseren Znacht, aber die Pfanne bleibt auf dem Herd und wir können das Abendessen ohne „Küchenbodenzutaten“ geniessen. Doch vorher stürzt sich Wolfgang an den Funk und ruft das vorbeifahrende Schiff auf. Der Kapitän meldet sich auch prompt und entschuldigt sich später für die veranstaltete Brandung. Die entstandenen Farbschäden sind am nächsten Tag schon wieder ausgebessert.



Wir bleiben nur für zwei Nächte im Yachthafen, fahren dann weiter, obwohl das Wetter eher regnerisch und unbeständig ist. Gerne würden wir die Schlechtwetter Periode noch in Passau abwarten, doch es wurde uns immer wieder gesagt, dass es für Sportboote in dieser Stadt keine Anlegemöglichkeiten gibt. Das gilt ja vielleicht für die anderen aber sicher nicht für Wolfgang der überzeugt ist, dass Prüveda schon noch Platz findet zwischen den Grossen. Da prompt erspät er eine Lücke bei einem mittelgrossen Frachtschiff. Er ruft dem Matrosen auf dem Frachter zu und fragt an, ob wir bei ihnen fest machen dürfen. Der junge Mann winkt uns heran und hilft uns voller Begeisterung beim festmachen unserer Prüveda. Da kommt auch schon der Kapitän des Schiffes den wir noch mal um Erlaubnis fragen Das sei kein Problem denn ein Grosser hat in der Lücke sowieso keinen Platz mehr. Sogleich zeigt er uns auch die Steckdose wo wir gerne Strom beziehen können, der Generator läuft sowieso Tag und Nacht erklärt der Chef.

So kommt es, dass wir für zwei weitere Nächte in Passau mitten in der Stadt liegen können. Von der Brücke aus sieht unsere Prüveda zwischen den grossen Frachtern aus, wie so ein kleiner Putzerfisch an einem Walfisch. Passau liegt am Dreiflüsseck, wo Donau, Inn und Ilz sich vereinigen. Die Häuser der Altstadt drängen sich auf der schmalen Landzunge, wodurch viele enge romantische Gässchen entstanden sind. Natürlich bildet der Dom St. Stephan den Mittelpunkt der Stadt. Im Innern präsentiert sich das Gebäude vorwiegend in Barocker Pracht. Ein speziell nennenswertes Meisterwerk ist jedoch die weltweit grösste Orgel des Doms. Eine Haupt- und mehrere Nebenorgeln verteilen den Klang über sagenhafte 17974 Pfeifen und 234 Register.



### Wir schippern über die Grenze nach Österreich (Km 2210)



Dank Schengener Abkommen entfallen jegliche Grenzformalitäten nach Österreich, wir setzen lediglich die rot-weiss-rote Gastflagge. In der ersten österreichischen Schleuse werden wir per Lautsprecher auf die Tragpflicht von Rettungswesten hingewiesen, die seit dem 01.01.2007 gilt. Mal begegnet uns am Funk ein freundlicher und mal ein eher mürrischer Schleusenwart, dem man die Montagslaune deutlich anmerkt. Die Schleusen sind von nun an nicht mehr 12m, sondern 24m breit und 227m lang, da die Schubverbände meist zwei Leichter nebeneinander vor sich herschieben. Gut ist die Donau meist schön breit und wir alle, die Grossen und die Kleinen kommen problemlos aneinander vorbei.

### Die Schlägener Schlinge bis Linz (Km 2188 - 2133)



Bei schönstem Ausflugs Wetter ziehen wir vorbei an hohen Laubwaldhängen. Kurvenreich schlängelt sich die Donau hier durch die zweifache steile Kehrtwendung, die der Fluss um zwei etwa 600m hohe Felsberge vollziehen muss. Dieser romantische Abschnitt zwischen Engelhatszell und Linz wird von vielen malerischen Burgen an den Uferhöhen geprägt.

Linz, die oberösterreichische Hauptstadt dient uns als Einkaufsstop mit guten Versorgungsmöglichkeiten. Wir liegen wieder mal an einer Baustelle und übers Wochenende stören wir da niemanden. Am Sonntag nehmen wir uns vor, den Pöstlingerberg (Hausberg von Linz) per Velo zu erklimmen. Zum gleichnamigen Berg fährt auch eine alte, beinahe nostalgische Bahn hoch. Diese überwindet einen Höhenunterschied von 225m und hat es als „steilste Adhäsionsbahn Europas“ ins Guinness Buch der Rekorde geschafft. Wir spüren diese Höhenüberwindung ebenfalls ganz deutlich, an diesem schwülheissen Tag kommen wir ganz schön ins Schwitzen. Zuoberst steht die Zweitürmige Wallfahrtsbasilika und wir werden durch ein herrliches rundum Panorama belohnt. Die mitgebrachten Brötchen und Früchte schmecken uns nach diesem steilen Aufstieg umso mehr.



Am Abend legen noch zwei weitere Segelboote an unserem Baustellensteg an, die PHILOMENIA und die LILOFEE. Wir haben noch ein kurzes Gespräch mit der Crew der beiden Segelboote, welche natürlich auch auf dem Weg zum Schwarzen Meer sind. Am nächsten Tag fahren wir ein Stück im dreier Konvoi weiter Richtung Melk. Um 15 Uhr ist die Hitze enorm und wir entschliessen uns hinter einer kleinen idyllischen Insel zu ankern und ein kühlendes Bad zu geniessen. Wir verabschieden uns von LILOFEE und PHILOMENIA via Funk welche weiterziehen. Immer wieder fällt es uns auf, wie eilig es all die Segler immer haben. Oft fahren sie an den schönsten Dingen einfach vorbei, eigentlich schade. Es scheint, als reisen wir im Schnecken tempo wenn wir uns mit anderen vergleichen. Oder wie die Indianer es so schön sagen; reise langsam, damit die Seele mitkommt.

### Barocker Höhepunkt in Melk

Wie Magie erscheint beim Öffnen des Schleusentores das Stift Melk, hoch oben auf einem Felsen liegt das bekannte Benediktinerkloster mit dem gewaltigen Barockbau. Wir fahren in den Altarm von Melk, wo die Wachau Personenschiffahrt ihre Anlegestelle hat. Der kleine Gästesteg der Stadt Melk ist schon von den hiesigen



Feuerwehrbooten besetzt, doch wir legen uns einfach an die Seite des Löschschiffes. Dort können wir auch für die nächsten zwei Nächte ungestört liegen. Bis ins schmucke Städtchen Melk ist es nicht weit und das majestätische Stift Melk zieht natürlich Besucher aus aller Welt, so auch uns magisch an. Wir beteiligen uns an einer Führung, so erhalten wir eine eindrückliche Schilderung über die Schwerpunkte des historischen Klosterlebens bis in die heutige Zeit.

Das prachtvolle Aussehen des Stifts ist dem tatkräftigen Abt Berthold Dietmayr zu verdanken, der im 18. Jh. kurzerhand einen Grossteil der vorhandenen Gebäude abreißen liess, um alles im reinsten Barock Stil wieder neu erbauen zu lassen. Dazu engagierte er den berühmten Architekten Jakob Prandtauer zur kompletten Umgestaltung der Anlage. Das Kunstwerk wurde zwar erst von Prandtauers Schüler Josef Munggenast vollendet, doch das Ergebnis gilt bis heute als eine der bedeutendsten Barockschöpfungen überhaupt. Im ganzen Gebäudekomplex

gibt es 497 Zimmer und nicht weniger als 1353 Fenster die zu reinigen sind. Die prunkvolle Bibliothek mit tausenden von Büchern, erinnert uns sogleich an den Film: „Der Name der Rose“! Wie spannend wäre es doch, könnten wir eines dieser Kostbarkeiten vom Regal nehmen und etwas darin blättern. Das Kloster Melk wurde von Beginn an von Benediktiner Mönchen geleitet, welche ihr ganzes Leben nach den drei für sie wichtigsten Gebote lebten und noch immer leben: Arbeiten, Beten und Lesen! Der absolute Barocke Höhepunkt oder besser gesagt Wahnsinn ist dann zum Schluss die Stiftskirche. Wir sind ganz benommen und irgendwie schlicht überfordert mit der Grösse und dem Prunk, mit welchem diese Kirche ausgestattet ist. Unsere Augen suchen vergeblich ein leeres Plätzchen, wo sich keine Goldverzierte Statue oder Malerei befindet. Barock betrunken torkeln wir zurück zu unserer gemütlichen, einfach eingerichteten Prüveda und sind zufrieden in der heutigen Zeit leben zu dürfen.



### **Ohne alles Bucht (km 1973)**

Als wir nach einem Aufenthalt in Krems eine Bucht oder ein Schlafplätzchen für die kommenden Nächte suchen, stossen wir plötzlich auf einige Motorboote, die hinter einem Donauwall ankern. Fährt man mit der Strömung, müssen Entscheidungen schnell gefällt werden, wir drehen sofort in den Seitenarm ein, um hier die nächsten Tage zu verbringen. Grund des Wartens ist unser Besuch der sich für Wien angemeldet hat, allerdings erst nach Pfingsten. So wollen wir noch diesen Bericht fertig stellen und einige andere Arbeiten beenden, bevor wir in Wien ankommen.

Was uns hier auffällt ist, dass ausnahmslos alle MotorbootfahrerInnen sich immer und überall im Adams und Eva Kostüm bewegen. Ob beim bootfahren, ankern, oder anderen Tätigkeiten, alles wird „ohne etwas an“ erledigt. Einige wohlbeleibte Spezies der „Pommes Flotte“ sehen ulkig aus, vor allem wenn die Kapitänsmütze als einziges Kleidungsstück am Körper prangt. Also sind wir hier in der „ohne alles oder Nudisten Bucht“ gelandet und schliessen uns beim kühlenden Bad den hiesigen Gepflogenheiten an. Wäre ja zu dumm, wenn die Badehose nass würde.