qualitalk

Informationen aus Technik und Gesellschaft

Dezember 2025
Internet Version
ISSN 1615-9667
26. Jahrgang
92. Ausgabe

Gedruckte Version
ISSN 1435-1641
31. Jahrgang
108. Ausgabe

Verglichen mit Frachtaufkommen auf dem Rhein sind auf der Donau auffallend wenig Frachtschiffe unterwegs, meist als Schubverband. Die Flotte ist im Durchschnitt 50 Jahre alt. Ein Verband mit vier Schubleichtern kann 7000t Güter transportieren, vergleichbar der Ladung von 175 Eisenbahnwaggons oder 280 Lkw. Der spezifische Energieverbrauch auf der Straße ist um das Vierfache höher als auf dem Wasser.

Warum ist bei dieser Bilanz so wenig Frachtverkehr auf der Donau?,

fragt Chris Schulter

Flusskreuzfahrt auf der Donau

im September 2025

Seite 2
Von Passau bis zum Schwarzen Meer

Seite 3
Todesfalle Wasserkraftwerk

Seite 4
Türöffner für Fische

Unterwegs zu Wasser und zu Land

Seite 6
Impressum

Mária-Valéria-Brücke über die Donau *verbindet Ungarn mit der Slowakei. Die Brücke zwischen Esztergom und Párkány wurde 1895 erbaut und nach dem vierten Kind von Kaiser Franz Joseph I. und Kaiserin Elisabeth (Sisi), benannt.*

Slowakische Truppen zerstörten 1919 die Brücke, die 1927 wieder hergestellt war und 1944 von der deutschen Wehrmacht gesprengt wurde. Nach 57 Jahren wurde 2001 die Mária-Valéria-Brücke zum dritten Mal eingeweiht.

Flusskreuzfahrt auf der Donau

Im September 2025

Hängebrücke *zwischen Braila und Tulcea, Rumänien, 1,97 Kilometer lang, wurde 2023 eröffnet. Sie ist die letzte Donau-Querung vor dem Schwarzen Meer.*

So unscheinbar die Donau im Schwarzwald zwischen Furtwangen und Donaueschingen aus mehr als zwanzig Stellen quillt, so deutlicher tritt der Fluss auf seinem langen Weg zur Mündung hervor, dann als *Duna, Dunav, Dunărea.*

Das Fließgewässer wird erst durch die menschliche Benennung zum Donau-Fluss, dem Spruch folgend: »Brigach und Breg bringen die Donau zuweg.« Im historisierenden Stil wurde kreisrund das Quellbecken 1875 im Park des Fürstenbergischen Schlosses zu Donaueschingen errichtet. Die meisten Touristen betrachten diesen Ort als den echten Ausgangspunkt, wenn sie das Bächlein bei seiner Donauwerdung auf 2 811 Kilometer bis zum Schwarzen Meer verfolgen. Knapp 2 415 Kilometer davon könnten sie heutzutage per Schiff zurücklegen.

Dass ich selbst einmal die Donau rauf und runter fahren würde, verdanke ich einem glücklichen Umstand. Eine solche Kreuzfahrt hatte ich nicht geplant. Seit jeher faszinierte mich das Leben an und auf den Flüssen. Ich begann, mich mit dieser Route mit dem Fluss näher zu befassen.

Von Passau bis zum Schwarzen Meer

So richtig attraktiv wurde die Donau als Verkehrsweg mit der Erfindung der Dampfmaschine von James Watt – 1769 als englisches Patent Nr. 913 angemeldet. Bereits 1829 wurde Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) gegründet.

Am 14. September 1830 nahm das Dampfschiff *Franz I.* den Betrieb zwischen Wien und Budapest auf. Das Schiff wurde zwar auf der Werft in Florisdorf bei Wien gebaut, die Antriebs-Dampfmaschine kam jedoch von der englischen Firma Boulton & Watt aus Smethwick bei Birmingham, inklusive des Maschinisten.

Donau-abwärts brauchte *Franz I.* nur 14 Stunden bis Budapest – damals nur Stadt Pest; zurück gegen die Strömung benötigte der Dampfer ganze zwei Tage bis zur Anlegestelle Kaisermühlen, unterhalb von Wien. Mit der Kutsche oder auf kleineren Schiffen beförderte die DDSG ihre

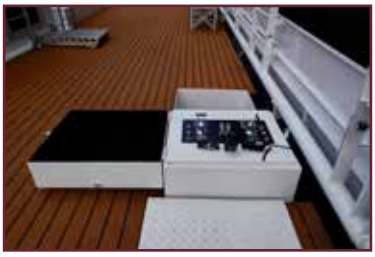
Passagiere ins Stadtzentrum. Nach der Donauregulierung 1875 konnten die Schiffe auf dem Donaukanal direkt am Handelkai im Zentrum Wiens anlegen. Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft stand weltweit an erster Stelle der Binnenschifffahrt. Ihren Firmensitz hat die Nachfolge-Organisation *DDSG BlueDanube* an dieser Adresse.

Bis zum Beginn des 1. Weltkrieges wurde die Donau von der DDSG in ihrer gesamten schiffbaren Länge im Personen-, Fracht und Postdienst befahren und mit dem Slogan »Von Passau bis zum Schwarzen Meere« beworben. Nach dem Zerfall der Habsburger Doppelmonarchie gelangte der Donauraum unter den Einfluss der Sowjetunion. Die Folge: für die Schifffahrt auf der unteren Donau ist die Verkehrssprache Russisch – bis auf den heutigen Tag. Das bezieht sich auf die Außenkontakte in Häfen, Schleusen und beim Sprechfunk, sowie auf das Beherrschen der kyrillischen Schrift in Serbien, Bulgarien und der Ukraine für Kapitän und Schiffsführer. Darüber hinaus gibt es innerhalb der Besatzung auf den Hotelschiffen eine babylonische Sprachvielfalt. Die dienstbaren Geister kommen nämlich fast ausschließlich aus asiatischen Niedriglohnländern, aus den Philippinen, Thailand, Myamar und anderen mehr.

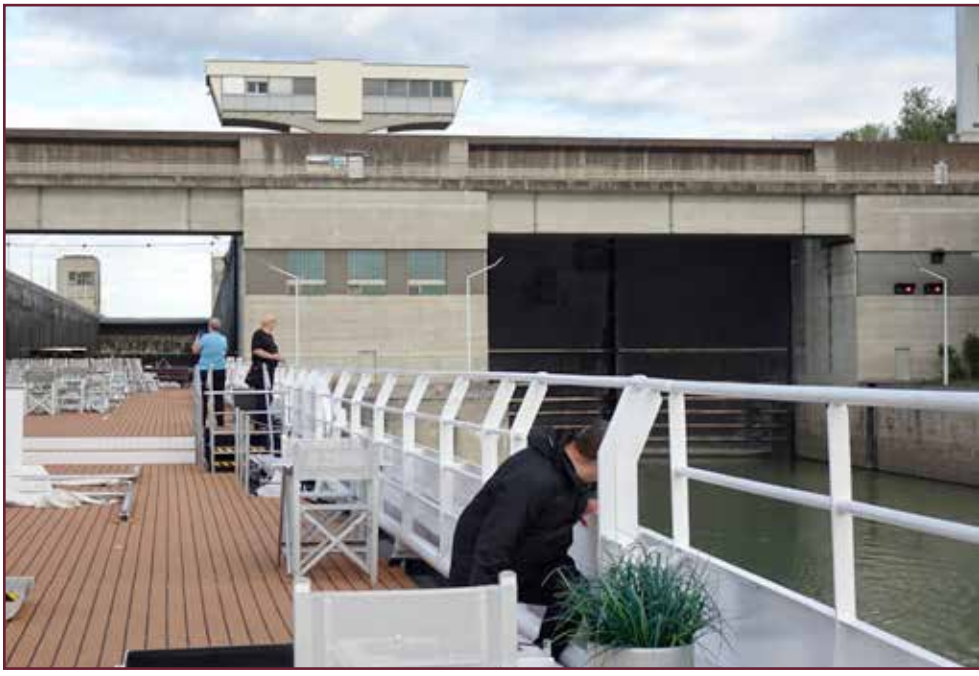
Die Kommunikation mit den Gästen an Bord wird ausreichend mit Englisch überbrückt: *»Red or white vine?«* birgt kein Problem. Hingegen ist die Verständigung bei technischen Abläufen, z. B. an Schleusen, bei den unterschiedlichen Sprachformen der zehn Anrainerstaaten kompliziert. Die meisten Unfälle kommen daher bei Schleusmanöver vor.

Anrainer	**Streckenlänge**
Deutschland	618,30 km
Österreich	357,50 km
Slowakei	172,10 km
Ungarn	417,20 km
Kroatien	137,50 km
Serbien	587,40 km
Rumänien	1.075,00 km
Bulgarien	471,55 km
Moldawien	0,57 km
Ukraine	53,90 km

Im österreichischen Donauteil lagen 2024 die Schleusenunfälle bei 45 Prozent aller Schadensursachen.



Die Steuerung *erfolgt nicht von der Brücke aus, sondern an dieser Apparatur nahe der Seitenwand, wie unten zu sehen.*



Einfahrt in eine Schleuse *mit zwei Kammern.*

Todesfalle Wasserkraftwerk

Durch das gestaute Wasser ist die Donau gefahrlos schiffbar geworden, aber durch Nutzung der Wasserkraft entstehen ganz andere Schäden. Die Turbinen der Kraftwerke sind eine Todesfalle für Fische. Das trifft besonders solche Fischarten, die zum Laichen die Flüsse vom Meer auf- oder abwärts wandern. Die Donaustöre gehören zu den vom Aussterben bedrohten Spezies. Für diese Fische wurde in Wien die schwimmende Zuchtstation

Großkraftwerk Derdap I *am Eisernen Tor. Die Anlage wird von Rumänien und Serbien betrieben.*

LIFE-Boat4Sturgeon installiert, von wo man 1,6 Millionen nachgezogene Jungfische bis 2030 an verschiedenen Stellen flussabwärts auswildern will. Die drei anadromen Störarten, Waxdicks, Hausen, Sternhausen, das sind Wanderfische, die zum Laichen in Süßgewässer aufsteigen müssen, werden in Rumänien und Bulgarien unterhalb des Eisernen Tors ausgewildert, damit ihnen der Zugang zum Meer offen bleibt. Die kleineren Sterlets leben ausschließlich im Fluss. Daher wird diese Fischart nur in Österreich ausgesetzt.

Rettung *für Störe in der schwimmmenden Aufzuchtsstation.*

Türöffner für Fische

In Utrecht (NL) gibt es im innerstädtischen Grachtensnetz für die Fische auf Wanderschaft neuerdings eine *Vis Deurbel* (Fisch-Türglocke) an einer historischen Schleuse. Eine Unterwasser-Kamera überträgt die ankommenden Fische direkt auf die Internetseite der Weerdsluis-Schleuse. Wenn man irgendwo in der Welt an seinem Bildschirm einen Fisch sieht, drückt man auf einen virtuellen Klingelknopf, der gleichzeitig das Bild an den Schleusenwärter sendet. Sind genügend Fische angekommen, wird das Schleusentor von Hand geöffnet.

Leider ist Utrechter Fisch-Türglocke nicht auf die mehrere hundert Meter breiten Großkraftwerke an der Donau übertragbar. Auch der Bau von Fischtreppen, welche die Migration an anderen Flüssen erlaubt, scheitert an den erforderlichen Dimensionen.

Unterwegs zu Wasser und Land

Meine Donaureise auf dem Hotelschiff MS Arielle Royal, Heimathafen Maasbracht (NL), war eine gemütlich dahin plätschernde Passage von Passau bis in das Deltagebiet am Schwarzen Meer und zurück, Tag

und Nacht. 140 Passagiere wurden von 40 Besatzungsmitgliedern betreut. Die Wellen- und kaum wahrnehmbaren Maschinengeräusche bewirkten bei mir einen entspannten Tiefschlaf. Lediglich beim Aufenthalt in der Schleusenkammer störten die Schiffsmotoren durch ihren Widerhall und die Abgase.

Während der zweiwöchigen Schiffsreise begriff ich kaum etwas von den kulturpolitschen Machtverschiebungen, spürte jedoch unterschwellig die Spannungen in diesem heterogen Donauraum. Die Nase in

das mitgenommene Donau-Buch zu stecken oder am Smartphone nach reichlich vorhandenen Beschreibungen zu suchen, fand ich zu anstrengend. So genoss ich das süße Nichtstun im bequemen Sessel vor dem bodentiefen Fenster der geräumigen, ruhigen Suite oder im Liegestuhl auf dem Sonnendeck mit stets geöffneter Bar, nur von üppigen Mahlzeiten unterbrochen. Dann und wann lenkten Durchsagen vom Bordlautsprecher die Blicke auf ein Kloster, eine Burg oder eine Kirche, ohne die soziographischen Aspekte zu berühren. Die Geschichtsblindheit beim Anlegen am Abend in Vukovar fiel mir besonders auf: Die Zugehörigkeit Kroatiens zum Euro-Währungsraum war die wichtigste Nachricht an Bord. Einigen Passagieren waren nämlich die 2€-Münzen bereits nach vier Tagen ausgegangen, die sie dringend für das WC an Land benötigten. Die cleveren Tourismus-Manager hatten entlang der Donau vor sämtlichen Toilettenanlagen Automaten für Euro-Münzgeld installiert. Auf einem Landgang konnten die »Kreuzfahrer« an der Strandbar von Vukovar bei einem Getränk ganz nebenbei mit einem 50€-Schein bezahlen und um Wechselgeld in vielen Münzen bitten. Nur wenige Passagiere gingen in die Altstadt, wo 30 Jahre nach Kriegsende noch viele Ruinen neben wieder aufgebauten Barockhäusern standen.

Vukovar 1991
die von den Serben zerstörte Altstadt.

Vukovar 2025
die Schäden in der zerbombten Altstadt.

Auf allen Landgängen waren Neubauten und chic restaurierte Altbauten neben Ruinen und abruchreifen Häusern zu sehen. Diese Wunden im Stadtbild sind nicht nur ein Anschauungsunterricht für die Kriegszerstörung, sondern auch auf den Aderlass durch Kämpfe, Vertreibung und Abwanderung zurückzuführen.

Beim Landgang standen Busse mit örtlichen Touristenführerinnen Bereit. Sie vermieden kritische Themen,

Kroatien ist seit 1. Juli 2013 EU-Mitglied und hat zum 1. Januar 2023 die Euro-Währung eingeführt.

wie zum Beispiel das Wüten der deutschen Wehrmacht und der Partisanen oder den Balkankrieg nach dem Zerfall Jugoslawiens. Am Zuckerguss-Tourismus sollten die gut deutsch sprechenden Gästeleiterinnen wohl besser nicht kratzen. Denn in den Reisegruppen könnten auch Deutsche mit eigenen Erfahrungen von Flucht und Vertreibung aus der Region sein.

Ich hatte den Eindruck, dass dieses Vorgehen sowohl von den staatlichen Behörden und als auch von den Reiseagenturen die verharmlosende Führung gefordert und gefördert wurde. Eine Ausnahme machte die Reiseleiterin in Novi Sad, der Hauptstadt der Vojvodina in Serbien. Die junge Germanistik-Studentin sprach freimütig von ihrer Teilnahme an den Anti-Korruptions-Demonstrationen nach dem Einsturz des Bahnhofsvordachs mit 16 Toten. Sie wolle lieber zu den »Vereinigten Staaten von Europa« gehören anstelle der aufgezwungenen Abgrenzung durch die Poliker Ex-Jugoslawiens leben, sagte sie. ❐

Esztergom: auf dem Burgberg bei der größten Basilika Ungarns.

Chris Schuth

Impressum

qualitalk von Chris Schuth
Poststraße 11, 69115 Heidelberg, Deutschland
Telefon (+49) 151 28 88 67 09
Homepage: chris-schuth.de
mail (schnabel-a) chris-schuth.de

Ausgabe: Dezember 2025.
Erscheint mindestens viermal pro Jahr.

Abbildungen
Seite 4: aus *derstandard.at* vom 1.6.2025, Anton Mattmüller »Die Rückkehr der Donau-Dinos – Ein Rettungsboot für die Störe«
Seite 5: Volker Schaffhauser, Das Kroatische Donaugebiet und die Veränderung seiner Strukturen durch den Krieg 1991-1995 – Eine politische historisch-geographische Analyse
.
Rest: eigene Aufnahmen

ISSN 1615-9667 [Internet]
ISSN 1435-1641 [Druck-Version]
chris-schuth.de/qtalk_108.pdf
(Deutsche Version)
chris-schuth.de/qtalk_108_en.pdf
(Englische Version)

© *Chris Schuth*