



Das wilde Ende der Donau

Bis anhin beenden die meisten Velofahrerinnen und -fahrer ihre Donau-Tour in Budapest. Doch seit die Donau-Route bis ans Schwarze Meer verlängert wurde, gibt es keinen Grund mehr, sich den schönsten Teil dieser Flussfahrt entgehen zu lassen.

Simon Degelo
(Text und Fotos)

Dicke Tropfen plätzen auf dem Asphalt. Seit unserer Ankunft ist die Aussicht aus dem Zimmer, in dem wir in Wien untergekommen sind, unverändert. Nichts gegen eine Museumstour, doch dafür sind wir nicht hierhergekommen. Wir wollen ans Schwarze Meer. Nach drei Tagen Dauerregen und ohne Aussicht auf Besserung packen wir lustlos unsere Tourentaschen auf die Velos und steuern Richtung Osten.

Piekfein asphaltierte Velowege führen uns auf den Dämmen der Donau aus der Stadt. Der Regen lässt etwas nach, und es kommt langsam Fahrlust auf. Da werden wir jäh gestoppt. Vor uns ist der Radweg auf einer Länge von rund 100 Metern knietief geflutet. Nach diesen nassen Tagen steht das Wasser der Donau bis an die Dämme, und ein Nebenarm ist über die Ufer getreten. Die Stelle lässt sich nicht umfahren, also entladen wir unsere Velos und tragen sie mit dem Gepäck auf die andere Seite. Es wird nicht das letzte Mal sein, dass uns das viele Wasser den Weg abschneidet: Auch der idyllische Campingplatz an der Donau, den wir für die nächste Nacht vorgesehen haben, ist überflutet. Der Regen wird uns fast bis ans Schwarze Meer begleiten, doch unsere Wertschätzung wird sich während des knappen Monats, den wir unterwegs sind, ändern: Während wir anfangs noch über unser Pech fluchen, den verregnetsten Juli der letzten paar Jahre für unsere Tour erwischt zu haben, freuen wir uns in Serbien und Rumänien, wenn gegen Mittag Wolken aufziehen und uns eine willkommene Abkühlung verpassen.

Unterwegs in Ex-Jugoslawien

Noch sind wir am Anfang unserer Reise, die 2000 Kilometer der Donau entlang durch sieben verschiedene Staaten führt, durch Regionen, die uns grösstenteils unbekannt sind. Selten kann man in so kurzer Zeit so viele Grenzen überqueren. Und nirgends haben sich die Grenzen und ihre Bedeutung in den letzten Jahrzehnten so sehr gewandelt: Wo früher der Eiserne Vorhang verlief, fahren wir jetzt über eine EU-Binnengrenze, und wo noch vor 20 Jahren ein Land war, existieren nun die verschiedenen Staaten Ex-Jugoslawiens. Immer wieder diese überraschende Gastfreundschaft: Wenn wir an einem der Marktstände an der Landstrasse anhalten, an denen Bäuerinnen ihre Früchte oder Gemüse verkaufen, werden wir immer wieder reich beschenkt. Kaum packen wir die Karte aus, kommt jemand angerannt und will uns den Weg zeigen. Mit unserer kreuzfalschen Aussprache der nächsten Ortschaft geht es ewig, bis wir uns verständlich gemacht haben, und von der Wegbeschreibung verstehen wir ausser den Handzeichen ohnehin nichts – aber es gibt uns das schöne Gefühl, willkommen zu sein. Manchmal beschämt es uns, wenn wir daran denken, wie beliebt die Saisoniers und Flüchtlinge aus Ex-Jugoslawien oder die «Zigeuner» aus Rumänien in unserem Land sind.

Die Landschaft könnte flacher nicht sein, doch langweilig ist sie keineswegs: Immer wieder führt die Fahrt durch riesige Auenlandschaften. Am schönsten sind sie im Naturpark Kopački Rit in Kroatien, wo wir Silberreiher, Bienenfresser und andere Vögel erblicken, die wir nie vorher gesehen haben. Mitten auf dem Radweg tummelt sich eine Wildschweinfamilie, die eine solche Ruhe ausstrahlt, dass wir sie zunächst für Hausschweine halten.

Entlang der Landstrassen wachsen ganze Alleen von Mirabellensträuchern, an denen das reife Obst hängt. Da sich niemand für die Früchte zu interessieren scheint, stecken wir sie zunächst verschmitzt, dann immer selbstverständlicher in unsere Münder und Trikottaschen.

Gute Veloinfrastruktur

Am meisten erstaunt sind wir über den Ausbau der Veloinfrastruktur: Das erste Verkehrsschild nach der kroatischen Grenze ist eine grosse Tafel, auf der die Velorouten zu den nächsten Ortschaften angezeigt sind. Die meisten Städte in Ex-Jugoslawien haben ein durchgehendes Netz von Velowegen, wie man sie sich in mancher Schweizer Stadt nur erträumen kann. In Serbien wurde mit der Hilfe der deutschen GTZ (Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit) eine durchgehende Routenbeschilderung errichtet. Ausserhalb der Städte verlaufen die Velowege allerdings oft auf Donaudämmen, die manchmal nicht einmal gekiest sind. Zum Glück gibt es genügend Ausweichmöglichkeiten auf wenig befahrenen Landstrassen, die wir benutzen, wenn wir von den Holperpisten genug haben.

Die Narben des Krieges

Die kroatische Stadt Vukovar bietet ein erschütterndes Bild. Sie war während des Krieges um die Unabhängigkeit Kroatiens während fast dreier Monate belagert. Die Jugoslawische Armee versuchte mit allen Mitteln, den Widerstand der kroatischstämmigen Bevölkerungsmehrheit zu brechen. Die Spuren der Kämpfe sind nach fast 20 Jahren noch immer unübersehbar: Von manchen Häusern sind nur Ruinen zurückgeblieben, kaum eines, das nicht von Einschusslöchern übersät ist. Die Löcher, welche Bomben in einen Wohnblock geschlagen haben, wurden nur behelfsmässig zugemauert, vor ein Fenster mit zerschossenen Storen hat jemand Blumenkisten mit Geranien gehängt. Und auf dem Hügel über der Stadt steht der zerbombte Wasserturm wie ein übergrosses Mahnmahl. Ein mulmiges Gefühl überkommt uns. Es lässt erst nach, als wir bei Bačka Palanka auf die serbische Seite der Donau wechseln, wo der Krieg anscheinend keine Spuren hinterlassen hat. Östlich von Belgrad ändert sich die Landschaft abrupt: Bei der mittelalterlichen Festung Golubac verschmälert sich die Donau und zwingt sich durch das «Eiserne Tor», ein enges Tal, das die >

«Animal Farm»:
Schild einer Bergbaumine
irgendwo in Rumänien.

Kroatien: Und wieder starker Regen ...

Wassermassen in die Ausläufer der Karpaten gewaschen haben. Bei der engsten Stelle begrenzen steile Felsflanken die Donau, die hier nur gerade 150 Meter breit ist, während sie sich sonst vielerorts über mehr als einen Kilometer Breite ausdehnt. Hier müssen wir mit 275 Metern die höchste Erhebung der gesamten Tour überwinden. Die Steigung treibt uns aber nicht nur Schweiß aus den Poren, sondern beschert uns auch eine grandiose Aussicht.

Gastfreundschaft und Naturerlebnisse

In den dichten Wäldern, welche die Hügel auf beiden Seiten der Donau überziehen, haben Imker mobile Bienenstöcke aufgestellt. Die Bienen sammeln den Nektar der zahlreichen Linden, die in voller Blüte stehen. Bei einem besonders originellen Bienenhaus halten wir an, um ein Foto zu machen: Ein alter Bus wurde zum Bienenhaus umgebaut. Die Imker laden uns zu einem Glas selbstgebrannten Slivovica ein, zu serbischem Zwetschgenschmuck, der vorzüglich schmeckt. Eine Einladung, die wir nicht ablehnen können, obwohl es erst kurz nach Mittag ist. Während der Abfahrt entdecken wir ein idyllisches Plätzchen direkt an der Donau, eine Ma-



gewiese, auf der zwei «Tristen» stehen, diese Türme aus Heu, die man in der Schweiz nur noch aus Heimatfilmen kennt. Obwohl es noch nicht spät ist, beschließen wir, unser Zelt hier aufzuschlagen, und werden dafür reich belohnt: Wir sehen nicht nur Schildkröten und eine Natter, sondern entdecken am Waldrand auch Kaiserlinge und Birkenporlinge, die wir umgehend zu einem leckeren Pilzrisotto verarbeiten. Als wir bei Turnu Severin die Donau wieder überqueren und in Rumänien ankommen, haben

CRATONI®

Rocket

NUR 195 GRAMM

AUN 102 MMARB

VELOK.ch

Mit dem Frühling bringt Cratoni den neuen Helm **Rocket** in den Fachhandel. Händler- & Artikelinfos:



Mobiles Bienenhaus in Serbien (links). Taxi in Bukarest vor einer Bauruine aus der kommunistischen Ära (rechts).



wir das Gefühl, Europa definitiv zu verlassen, doch die blauen Sternenbanner beweisen uns das Gegenteil.

Mehr Fuhrwerke als Autos

In Rumänien gibt es zwar keine Velowege, doch die sind auch nicht nötig: Auf den Strassen sind zum Teil mehr Pferdefuhrwerke als Autos unterwegs, manchmal kreuzt uns während einer ganzen Stunde kein einziges motorisiertes Fahrzeug. In den Dörfern sitzen die alten Leute im Schatten der

Pflaumenbäume und beobachten das Dorfgeschehen. In den Vorgärten der eingeschossigen Wohnhäuser haben die Rumäninnen das frisch geerntete Korn zum Trocknen ausgebreitet und packen es eilig in Säcke ab, bevor die aufziehenden Wolken Regen bringen. Man kann den Eindruck bekommen, das Land sei seit der Revolution in den Vierzigerjahren stehen geblieben. Aber immer wieder sehen wir auch die Hinterlassenschaften der kommunistischen Ära: weiss getünchte Stallungen der Kolchosen, die einmal >

 **SUGOI**™ *Custom*



Sugoi Team Bekleidung

Ob Rad-, Lauf-, Triathlon- oder Schwimmbekleidung - Sugoi kombiniert hervorragende Materialien und benützt die neusten Technologien für Sie als engagierte Sportler. Sind Sie in einem Team oder wollen mal wieder frischen Wind in Ihre Trikots bringen? Lassen Sie sich von uns beraten und inspirieren.

Händler- & Artikelinfos:

VELOK.ch



Belgrad: Nicht unbedingt eine Velostadt, aber auch hier gibt es erstaunlicherweise Radwege! (links) «Cabrio»-Transporter in der Nähe von Belgrad (rechts).

mehrere Hundert Kühe beherbergt haben und jetzt verlassen in der Landschaft stehen. Aquädukte aus Betonelementen zur Bewässerung, die sich kilometerweit erstrecken, aber allesamt trocken und stellenweise zerfallen sind. Die trassierten Hügel entlang des Donau-Ufers, auf denen zu Ceausescus Zeiten Wein angebaut wurde und heute Ziegen und Pferde weiden.

Couchette für die Velos

Als wir in Constanta am Schwarzen Meer ankommen, wo wir uns ein paar Tage ausruhen wollen, haben wir noch ein Problem zu lösen: Offiziell gibt es keine Möglichkeit zur Velomitnahme im Zug für die Rückreise. Der Anfang ist überraschend einfach: Bis nach Bukarest können wir unsere Velos für einen kleinen Aufpreis als «sperriges Gepäck» verladen. Dort verpacken wir sie in

Velokartons, laden sie aufs Geratewohl in den Nachtzug nach Budapest und verstauen sie auf einem freien Bett in unserem Abteil. Als der Kondukteur kommt, befürchten wir schon, er wolle uns aus dem Zug werfen, aber er verlangt lediglich 15 Euro für eine Platzreservation im Liegewagen, die für jedes Velo zu kaufen sei. Die merkwürdige Regelung befremdet uns zwar ein wenig, aber als er auf unser Beharren sogar eine Quittung ausstellt, sind wir zufrieden.

Als wir am Abend danach in Wien ankommen, ist das Regenwetter längst vergessen. Laue Sommerluft weht durch die Stadt. Wir gönnen uns unter freiem Himmel ein Bier und denken an all die Kilometer, die wir zurückgelegt haben. Irgendwie bereuen wir es, so eilig gereist zu sein. Der Vorsatz für unsere nächste Tour steht fest: Wir wollen die halbe Distanz in der doppelten Zeit zurücklegen. ■

INFORMATION

Route: Von Wien bis Constanta sind es rund 2000 Kilometer; wir haben sie in drei Wochen zurückgelegt. Die Strecke ist Teil der Eurovelo-6-Route. Sie ist – ausser in Serbien – nicht durchgehend beschildert, mit dem entsprechenden Kartenmaterial aber problemlos zu finden. Auf den meisten Abschnitten werden jeweils eine Variante rechts und links der Donau sowie zusätzlich eine

Schlechtwettervariante auf verkehrsarmen Landstrassen angeboten. Auf der ganzen Strecke östlich von Budapest ist ein robustes Tourenrad mit entsprechender Bereifung zu empfehlen, die Route verläuft teilweise auf unasphaltierten Donaudämmen, ab Belgrad vor allem auf Landstrassen. Der Verkehr hält sich allerdings besonders ab dem «Eisernen Tor» sehr in Grenzen.

Beste Reisezeit: Frühsommer oder Herbst, im Juli und August ist es normalerweise sehr heiss und trocken.

Unterkunft: Wir haben oft in unserem Zelt übernachtet, es gibt aber auch ein wachsendes Angebot von günstigen Herbergen und Privatzimmern.

Rückreise: Auf internationalen Strecken ab Rumänien scheint der Veloverlad nicht offiziell geregelt zu sein, war aber zumindest in unserem Fall möglich. Wer auf Nummer sicher gehen will, reserviert ein Zweierabteil für Velos und Fahrer. Ab Budapest gibt es Verbindungen mit offizieller Mitnahmemöglichkeit.

Visa: Pass mitnehmen, Visa sind für Bürger der Schengenländer keine nötig.

Karten: «bikeline Radtourenbuch, Donau Radweg Teil 3: Slowakische und Ungarische Donau, Von Wien nach Budapest», Verlag Esterbauer.

«Donau-Radweg von Budapest bis zum Schwarzen Meer», Kartographie Huber.

Weitere Informationen: www.donau-info.org (mit Etappenbeschrieben, Verzeichnis der Unterkünfte und zahlreichen Erlebnisberichten).

