



Segeln auf der Donau

**Bericht über einen gemeinsamen Fahrtensegeltörn dreier Jollenkreuzer
von Regensburg zum Schwarzen Meer vom 15.7 -8.9. 2008**



Die Idee und ihre Realisierung

Als wir 2002 mit einer kleinen Flotte von 17 Segelbooten die Strecke von Dresden nach Hamburg zurücklegten, entstand auch die Idee, die Donau mit unseren Booten zu befahren. Es gab seitdem für diese unsere Idee durchaus mehr Kopfschüttler als Befürworter und Mutmacher ! Was treibt Elb- und Havelsegler dazu, das Abenteuer einer Donaureise auf eigenem Kiel zu unternehmen ?

In der Tat ist für den Fahrtensegler auf einem doch eher kleinen Jollenkreuzer mit weniger als 7 m Länge die Donau eine außerordentliche sportliche Herausforderung. 10 Länder waren zu passieren, 4 Hauptstädte lagen auf unserer Route. Die Stromgeschwindigkeit war an einigen Donauabschnitten mit mehr als 10 km/h viel zu hoch, um einfach umzudrehen und gegenan zu fahren. Zuweilen hatten wir allerdings mehr mit einer zu hohen Welle zu kämpfen, die uns z.B. vor Galati zum Aufgeben zwang. Generell können wir aber rückblickend sagen, dass wir als langjährige Elbsegler keine prinzipiellen Schwierigkeiten in der Bewältigung nautischer Besonderheiten der Donau hatten. Im Gegenteil: manches war einfacher als wir es uns vor dem Törn vorgestellt hatten

Einige zusammenfassende Fakten aus fahrtensportlicher Sicht:

Zurückgelegte Strecke	etwa 2600 km
davon unter Segel	über 1000 km
Höhenunterschied	355 m
Schleusen	19
Brücken	115
Östlichster Punkt	29 Grad, 46,22' O (Schwarzes Meer vor Sulina)

Die Donau, Danubis, Dunaj- der „schwarze Fluss“ zwischen Schwarzwald und Schwarzem Meer hat uns durch die Einzigartigkeit der Flusslandschaft, mit reicher Fauna und Flora, mit ihren Auwäldern, Katarakten, mit sanften Bergzügen und felsigen Ufern, mit großen stillen Wasserflächen und wilden Strudeln begeistert. Es war tatsächlich ein besonderes Natur- und Landschaftserlebnis.

Die Donau hat schon Jahrtausende in ganz besonderer Weise Menschen angezogen. Entlang des ganzen Flusses finden sich Ausgrabungsstätten mit den Spuren neolithischer Siedlungen, trakischer und keltischer Besiedelung. Manche Städte zeugen wiederum vom Unternehmungsgeist und der Kreativität griechischer Händler und Kaufleute. Später fand das große römische Reich hier sein Ende der Expansion nach Norden und Westen und seine natürliche nördliche Grenze gegen die „Barbaren“, eine Grenze, die die römischen Legionen nur zeitweise übertreten haben. Die Donau war Teil des Limes mit vielen noch heute an der Donau zu bestaunenden Grenzbefestigungen. Sie war zugleich Aufmarschstraße und Nachschubweg. Bewunderung rufen z.B. die Leistungen der Römer unter Trajan zur Erleichterung der Passage ihrer Nachschubtransporte am eisernen Tor hervor

Nach den Umbrüchen der europäischen Völkerwanderung und dem Entstehen neuer Reiche und Staaten wurde deren eigenständige Entwicklung der Donauvölker dem Vormarsch und der Herrschaft des mächtigen Osmanenreiches unterbrochen. Jahrzehnte war die Donau der Schauplatz des Ringens der mittel- und westeuropäischen Länder mit den vordringenden Osmanen. Die Spuren dieser Zeit in Bauwerken wie auch im Geschichtsbild und der Kultur der

Donauvölker sind bis heute überall sichtbar. Die Donau gab schließlich einem ganzen jahrhundertlang mächtigen Reich ihren Namen- der österreichischen Donaudoppelmonarchie. 2 Weltkriege haben im vergangenen Jahrhundert wiederum Zerstörung, Not und Leid an die Donau gebracht. Ihre Folgen haben die politische Landkarte an der Donau stark verändert. So war dieser Fluss immer Schauplatz von Kriegen, Machtentfaltung und Gewalt, vom Entstehen und dem Untergang mächtiger Reiche und Staaten und zugleich aber auch ein Pfad des kulturellen Austauschs und des Handels der Völker an den Donauufeln untereinander und über das Schwarze Meer auch mit fernen Ländern. So war Schifffahrt auf der Donau in ihrer jahrtausendealten Geschichte ein wahrhaft zivilisatorischer Akt. Die Entwicklung der Dampfschifffahrt beginnend im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts hat dem eine neue Dimension gegeben.

So viele Flusskilometer- so viele Kriege, Eroberungen, so viel Zerstörung, wie leider eben auch in der jüngsten Vergangenheit, aber eben auch so viel kreative Kraft und Lebensmut der Menschen am Fluss. Flüsse können Menschen voneinander trennen. Aber die Geschichte der Donau ist wohl auch ein kraftvoller Beweis dafür, dass Flüsse Länder und Menschen verbinden können !

Heute gibt es mit der europäischen Einigung neue Ansätze und neue Hoffnungen für eine friedliche Donau, die Länder und Menschen immer mehr verbindet und zusammen führt.

Wir haben die Donau tatsächlich als Fluss lebendiger vielfarbiger Geschichte und spannender widerspruchsvoller Gegenwart erlebt. Wir haben überall, in allen Ländern, die wir mit unseren Booten aufsuchten, freundliche und hilfsbereite Menschen voller Gastfreundschaft, Aufgeschlossenheit und Interesse an unserer Reise erlebt. Das bestätigt uns in unserer Überzeugung, dass Völker friedlich und freundschaftlich zusammenleben können, so unterschiedlich auch ihre Geschichte und Kultur sein mag. Vorurteile haben hier keinen Raum.

Zugleich haben wir uns als aktive Vertreter deutscher Fahrtensegler verstanden, die – auch im Auftrag der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes – Kontakte zu Seglern und Sportvereinen, zu Marinas und touristischen Organisationen knüpfen wollten, um noch mehr Fahrtensegler zu motivieren, diese wunderbare Fahrtentour zu unternehmen. Wir hoffen, mit unserem Törnbericht und dem entstehenden Fahrtenseglermaterial dafür auch konkrete Hilfe durch Informationen und Hinweise geben zu können, so wie uns auch andere Segler und Wassersportler durch Fahrtenberichte in der Törnvorbereitung geholfen haben.

Die Teilnehmer

Segelyacht „Pit 3“

15 m² Jollenkreuzer in Rundspant-Bauweise, kein Kiel unter dem Rumpf

Länge über alles (Lüa) = 6,5 m

Breite über alles (Büa) = 2,3 m

Besatzung: Lothar Blüher Skipper
 Eva Blüher
 Alemannenstraße 24
 01309 Dresden

Segelyacht „Flying P

15 m² Jollenkreuzer in Rundspant-Bauweise, kein Kiel unter dem Rumpf

Länge über alles: = 6,42 m
 Breite über alles = 2,28 m

Besatzung: Hartmut Herrlich Skipper
 Christa Herrlich
 Meußlitzer Straße 130
 01259 Dresden

Segelyacht „LIBERTAS II“

15 m² Jollenkreuzer in Knickspant-Bauweise, kein Kiel unter dem Rumpf

Länge über alles (Lüa) = 7 m

Breite über alles (Büa) = 2,4 m

Besatzung Heinz Gottschalk Skipper
 Helga Gottschalk
 Löcknitzstraße 12
 12587 Berlin

Unsere Ausrüstung

Eine vorschriftsmäßig ausgestattete Fahrtenyacht sollte problemlos den Törn bestehen können, nur einige zusätzliche Tipps und Erfahrungen seien hier genannt:

Für die Donaufahrt ist es zu empfehlen, Vorräte an Lebensmitteln, Wasser und Benzin für mindestens vier bis 5 Tage mitzuführen. Wer Schwarzbrot essen will, muss es sich mitbringen. Die Versorgung mit Lebensmitteln ist in allen Städten an der Donau problemlos möglich, sie sind jedoch in den anderen Donauländern nicht billiger als in Deutschland, wohl aber Gaststättenpreise, frisches Obst und Früchte. Die Beschaffung von Benzin erforderte manchmal Wege von einigen Kilometern. Es empfiehlt sich, dafür Taxis zu mieten, manchmal helfen auch freundliche Menschen in der Marina. Auf jeden Fall sollte man dafür eine ausreichende Anzahl von Kanistern haben, die man auch noch tragen kann.

In Geschäften, an Tankstellen und in Gaststätten kann unterhalb von Ungarn nicht mehr oder nur in Ausnahmefällen in Euro gezahlt werden, Landeswährung ist notwendig, häufig wird die Visa- Card akzeptiert. Es empfiehlt sich, immer mit VisaCard von der Bank Geld in der Landeswährung abzuheben, statt Euro in den Wechselstellen einzutauschen.

Rettungswesten für alle Crewmitglieder sind zwingend notwendig, auch deshalb, weil das Tragen von Rettungswesten in den Schleusen z.B. in Österreich vorgeschrieben ist.

Günstig ist es, wenn ein VHF- Funkgerät für die Standardkanäle zur Verfügung steht. Damit kann die Anmeldung bei den Schleusen und Kapitänias rechtzeitig erfolgen und Wartezeiten eingeschränkt werden.

Wir empfehlen ein Moskitonetz mitzunehmen, obwohl uns die Mückenbelastung bei Weitem nicht so stark erschien, wie andere Berichte behaupten. Gegen die intensive Sonnenstrahlung – wir

verzeichneten wochenlang Temperaturen von 37 ° Celsius und mehr – halfen uns „Kuchenbuden“ oder geeignete Sonnensegel.

Verwendete Karten- und Informationsmaterialien:

Ganz wichtig sind für eine solche Fahrt einigermaßen aktuelle Stromkarten für die Donau. Die Donau ist ein Fluss, der ständigen Veränderungen unterliegt. Bereits im Mittellauf weist er viele Inseln und Flussarme auf, die je nach Pegelstand befahrbar sind oder auch ganz trockenfallen. Das Hauptfahrwasser ist mit Tonnen und Landmarken markiert. Allerdings sind diese Markierungen sehr sparsam gesetzt und vertreiben auch nicht selten. Tonnen tragen keine Kennung, aus der ihr Verankerungsort hervorgeht. Der Flussreisende muss deshalb möglichst gut seinen Weg an Hand einer Karte verfolgen können. Allgemeine touristische Karten reichen dafür nicht aus, notwendig sind aktuelle Stromkarten mit Betonungen und möglichst auch einigen Tiefenangaben. Wir haben dafür die Stromkarten des Belgiers Verbergh verwendet, die im Handel vertrieben werden. Wenn es auch im Unterlauf der Donau Differenzen zwischen Karte und realer Situation gab (die Karten waren 2006 das letzte mal berichtigt worden), stellten sie doch die entscheidende navigatorische Grundlage dar. Wichtig war für uns auch der Ausweis von Brücken und Schleusen mit ihren nautischen Eigenschaften wie Höhe, Breite, Fallhöhe, Tiefgang, Durchfahrtjoche usw. sowie die Informationen zu nutzbaren Kommunikationskanälen (VHF, Telefon) zu Schleusen, Kapitänias und anderen Dienststellen in diesen Karten. Allerdings wiesen die verschiedenen verwendeten Quellen unterschiedliche Brückendurchfahrthöhen bei Mittelwasser bzw. Höchstschiffbarem Wasserstand aus. Offensichtlich waren unterschiedliche Bezugsbasen verwendet worden. So legten wir die Masten lieber einmal zu viel als zu wenig.

Künftig werden auch elektronische Stromkarten zur Verfügung stehen. Für die deutsche und österreichische Donau sind sie bereits zu haben. Die österreichischen Karten sind sogar kostenlos über VIA Donau zu erhalten. Diese Karten zeichnen sich durch größte Aktualität und Detailtreue aus. Ihre Nutzung setzt aber eben einen Laptop oder ein entsprechendes Monitoring- Gerät an Bord voraus. Sie können mit GPS- Empfängern gekoppelt werden.

Für das Donau- Delta selbst haben wir nur eine recht ungenaue Karte in Tulcea im Buchhandel erwerben können. Eine gerade im Delta sehr angebrachte GPS- Navigation war damit nicht möglich. Außerdem sind die Wasserwege im Delta außerhalb der Schifffahrtsstraßen auch nicht betonnt oder beschildert. So mussten wir auf Fahrten in unbekannte Kanalsysteme und Seen schweren Herzens verzichten.

Die Stromkarten Verberghs enden allerdings im Wesentlichen am Flussufer und verweisen noch auf wichtige Landmarken wie Anleger, Signal- und Funktürme. Sie stellen für die Auswahl von Liegeplätzen und den Landgang kaum Hilfen dar. In dieser Hinsicht war uns das neu erschienene Buch „Die Donau – Von Kehlheim zum Schwarzen Meer“ von Melanie Haselhorst und Kenneth Dittmann eine gute Hilfe. Neben nautischen Hinweisen erhält man hier wichtige und interessante Informationen über Landschaft, sehenswerte Orte, Anleger usw.

Einen ähnlichen Anspruch hatte ein eigenes Material, das stromkilometergenau nautische Informationen, aber auch Ausführungen über Landschaft, Geschichte und Kultur der Donau und ihrer Anwohner enthält.

Behörden, Vorschriften, Grenzübergänge

Für das Befahren der Donau sind gegenwärtig folgende Materialien und Genehmigungen erforderlich:

- Gültiger Sportbootführerschein
- Aktueller Internationaler Bootsschein mehrere Kopien
- Crewliste mit Name, Vorname, Geburtsdatum, Passnr., Anschrift etwa 20 Kopien
- Reisepässe für alle Crewmitglieder
- Stempel mit Bootsname, Reg.-Nr., Eigner
- Fahrerlaubnis für die Donau, kostenlos ausgestellt vom WSA Regensburg (wurde allerdings niemals kontrolliert)
- Gastlandflaggen für alle Länder, in die man einklarieren möchte

Die Verkehrsregeln und –zeichen auf der Donau unterhalb Österreichs stimmen weitgehend mit den deutschen Regelungen der Binnenschiffahrtsstraße überein, einige Besonderheiten haben wir in unserem Donaumaterial aufgeführt.

Bis zur Grenze zwischen Ungarn und Serbien (bzw. Kroatien) sind keinerlei weitere Formalitäten erforderlich. In den anderen Ländern wird ein Sportboot wie ein Schiff auf internationalen Gewässern behandelt. D.h. neben den Grenzformalitäten (Pass- und Zollkontrolle) wird nun erwartet, dass man sich beim Einlaufen in einen Hafen bzw. beim Anlegen in einer Stadt mit Hafen beim Hafenkaptän meldet. Er verkörpert die Staatshoheit gegenüber dem Schiff und bezieht auch die Polizeibehörden und Zollorgane in seine Kontrollen ein. Nicht immer verfügt die Kapitania über einen eigenen Anleger. Man sollte dann versuchen, in deren Nähe anzulegen und über Land zur Kapitania zu gehen. An manchen Orten kommen sie auch zum zu kontrollierenden Boot. Vor dem Anlegen sollte man sich über die Liegegebühren informieren, private Besitzer können auch mal unangenehme Forderungen stellen

Es war immer möglich, eine Kopie statt des Originals (Bootsschein, Führerschein) abzugeben bzw. vorzulegen. Offizielle Gebühren sowie Liegeplatzgebühren werden in allen Ländern in Euro erhoben.

Mohacz: Grenzübergang Ungarn- Serbien

Es musste vorgelegt werden

Bootsschein

Crewliste (je ein Expl. für Kapitania, für Grenzpolizei und Zoll)

Reisepässe

Der Zoll verlangte, dass die Boote vorgeführt werden. Dazu kam beim Vorbeifahren ein Polizist ans Ufer und winkte uns durch

Bezdan- Grenzübergang Einreise nach Serbien

Die Erledigung der Formalitäten übernimmt ein YU- Agent, der dafür eine Gebühr von 10,- € verlangt. Es empfiehlt sich, sich telefonisch beim YU- Agenten in Bezdan anzumelden.

In Bezdan ist am Ponton des YU- Agenten (einem vertäuten Frachtprahm) festzumachen. Man sollte sich in jedem Falle (auch nach vorheriger Anmeldung per

Telefon oder Funk) nach der Ankunft beim Yu-Agenten im 150m entfernten Gebäude der Kapitania melden. Gemeinsam mit dem YU- Agenten geht es zur Kapitania, der die Dokumente kontrolliert (Bootsschein, Crewliste) und auf dieser Grundlage ein „Permit of Navigation“ für Serbien ausstellt und die Crewliste abstempelt. Dieses Dokument kostet 60, - €, die der YU- Agent eintreibt. Die Pässe erhalten einen Einreisestempel. Außerdem kommen Grenzpolizei und Zoll zum Boot. Die Pässe werden nochmals kontrolliert.

Ab sofort gilt nun, dass das so registrierte Boot mit seiner Besatzung unter der Aufsicht der Kapitania Serbiens steht. In jedem serbischen Hafen mit Kapitania hat sich der Bootsführer zu melden. Es wird wiederum Einsicht in Bootsschein und Crewliste gefordert, z.T. Kopien einbehalten. Häufig wird verlangt, dass man sich beim Verlassen des Hafens nochmals beim Hafenskapitän meldet

- Apatin:** Kapitania direkt an neu entstehender Marina
- Novi Sad** Kapitania auf Schiff linkes Ufer hinter der neuen Brücke
- Belgrad** Kapitania auf Anleger für Kreuzfahrtschiffe 2 km stromauf der Save- rechte Stromseite, Permit of Navigation wird einbehalten und muss bei der Abfahrt aus Belgrad wieder abgeholt werden
- Prahovo** Grenze zu Bulgarien
Anleger des YU-Agenten unmittelbar vor Hafeneinfahrt hinter dem Ort. Der YU-Agent kassiert 10, - € und informiert Kapitania, Polizei und Zoll
- Alle Dokumente werden kontrolliert, Crewlisten für Kapitania, Polizei und Zoll werden abgegeben und ein Formular „Rapport“ (woher und wohin) ausgefüllt
- Vidin** Bulgarische Grenze: Anlegen an Zollsteiger km 790 links, vorlegen Bootspapiere, Führerschein, Pässe, Kapitania erhält Kopien der Crewlisten und Bootspapiere, es wird eine Abfahrtbestätigung ausgestellt
- Russe** Kapitania am Hafenausgang, prüft Bootspapiere, Crewliste und die letzte Abfahrtsbestätigung. Der Hafenskapitän verlangt, dass man sich beim Verlassen von Russe abmeldet, es wird eine Abfahrtsbestätigung ausgestellt
- Tutrakan** Anlegen am Zollsteiger- Kapitania war nicht besetzt
- Silistra** Ausklarieren aus Bulgarien - Anlegen am Zollsteiger unterhalb der Stadt kurz vor der Grenze alle Dokumente sollten vorgelegt werden, Abfahrtbestätigung ausgestellt
- Calarasi** einklarieren in Rumänien – Anlegen am Schiff der Grenzpolizei schräg gegenüber von Kapitania Silistra
- Bootsschein, Pässe, Crewliste vorgelegt – keine weiteren Formalitäten
- Hirsova** Stützpunkt der Grenzpolizei – offensichtlich keine Kapitania
- Dokumente werden kontrolliert

- Braila** Kapitanat am Ende der Strandpromenade, Kapitanat, Polizei und Zoll kommen zum Anleger, Es werden die Dokumente kontrolliert, ein Formular zu Boot und Besatzung ausgefüllt, Crewlisten für Kapitania, Polizei und Zoll verlangt. Bei der Abmeldung wird ein Orderformular (von-... nach ...) ausgefüllt und an uns übergeben
- Galati** Anlegen am Zollsteiger – Kapitania und Polizei geben sich mit Meldung zufrieden
- Tulcea** Kapitania 100 m vor Dampfer Republica. Es werden die Dokumente kontrolliert, ein Formular zu Boot und Besatzung ausgefüllt, Crewlisten für Kapitania, Polizei und Zoll abverlangt bei Abmeldung ein Orderformular (von-... nach ...) ausgefüllt und an uns übergeben
- Sulina** Kapitania am Anfang der Stadt rechts. Es werden die Dokumente kontrolliert, ein Formular zu Boot und Besatzung ausgefüllt, Crewlisten für Kapitania, Polizei und Zoll abverlangt bei Abmeldung ein Orderformular (von-... nach ...) ausgefüllt und an uns übergeben. (in unserem Falle zwei mal: für kurze Visite Schwarzes Meer und für Deltaquerung)
- St. Georg** keine Kapitania
- Tulcea** Vor Aufslipen wurde erneut ein Formular zu Boot und Besatzung ausgefüllt

Diese Formalitäten sind für alle Schiffe und Boote gefordert, also auch für Kanus, Kajaks usw. Es ist hingegen nicht mehr erforderlich, komplette Rapporte (Liste aller angelaufenen Häfen), Proviant- und Ladungslisten vorzulegen. Der Trend geht offensichtlich zu weniger Bürokratie, aber diese Umstellung ist schwierig und manche Beamte sind wohl auch sehr unsicher in der Handhabung der eigenen Gesetze und Vorschriften. Boote und Gepäck wurden während unserer Fahrt kein einziges mal kontrolliert.

Liegeplätze/Liegemöglichkeiten

Man kann nur bis Wien damit rechnen, Marinas oder Vereinsstege mit ausreichendem Service zu finden. Weitere Marinas und Anleger mit mehr oder weniger gutem Services fanden wir in

- Bratislava
- Komarno
- Szentendre
- Budapest
- Apatin (große Marina im Aufbau)
- Novi Sad
- Belgrad
- Ruse

Wer auf den täglichen Komfort von warmer Dusche, Toiletten, E- Anschluss usw. nicht verzichten möchte, sollte die Fahrt weiter nach Osten und Süden nicht antreten. Anlegemöglichkeiten finden sich aber letztlich in jeder Stadt, z.B.

- Restaurantschiffe, z.T mit einigem Service (Bratislava, Szigethalom, Belgrad)

- Öffentliche Anleger , Anleger der Kapitania, allerdings häufig mit arger Schwellblastung, da sie i.d. R. ungeschützt direkt am Strom liegen
Ankermöglichkeiten hinter Inseln, in Nebenarmen oder Einmündungen von Nebenflüssen findet man hingegen in jedem Falle, wenn man etwas aufmerksam Karte und Gelände inspiziert. Aufmerksamkeit ist wegen der z.T. geringen Wassertiefen geboten.

Die Rückreise

Unsere Vorstellungen zu Beginn der Vorbereitung ließen sich nicht realisieren: wir wollten unsere Boote auf ein Binnenschiff verladen und möglichst mit diesem Binnenschiff gemeinsam donauaufwärts bis nach Deutschland fahren. Keine Reederei machte uns ein gangbares Angebot. LKW- Transporte erwiesen sich als zu teuer. Stromauf mit eigener Kraft oder auch ein Schlepp mit unseren kleinen Booten erschien uns keinesfalls als erstrebenswert, obwohl wir z.T. langjährige Schlepperfahrten haben. So blieb uns nur der Rücktransport per Trailer über etwa 1900 km, für die wir Verwandte und Bekannte mobilisieren mussten. Aufslipmöglichkeiten haben wir in Tulcea gefunden und so erwies sich im Nachhinein diese Variante als durchaus machbar und weniger problematisch als wir dachten. Sie war wohl auch die kostengünstigste.

Unsere Tagesabschnitte im Einzelnen

14.7. Start in Regensburg Stromkm. 2382

In Regensburg kann man stadtnah am Steg des Verbandsvereines Regensburger Motor- und Wassersportfreunde (D/WC/E/Kran, 15 min zur Stadt) oberhalb des eisernen Steiges am Stromkm. 2381,8 liegen. Man blickt von hier aus auf die schöne Silhouette der Stadt und ist mit 15 Minuten Fußweg im Zentrum. Der Verein verfügt über eine Krananlage sowie Stromanschluss und gute sanitäre Einrichtungen.

Etwas Vorsicht ist geboten, weil die Stromgeschwindigkeit vor allem bei erhöhtem Wasserstand relativ hoch ist. Wir erlebten bei ca 1m über RNW etwa 6 bis 7 km/h.

Flying P ging hier nach dem Landtransport von Dresden ins Wasser und traf auf die beiden anderen Boote der Flottille, die bereits in Bamberg eingesetzt hatten und gemeinsam den Main-Donau-Kanal befahren hatten. Abends wurde Flottillenrat gehalten, aber alle waren sich einig, noch einen Liegetag in Regensburg einzulegen, um diese schöne Stadt mit großer Geschichte zu besichtigen

15.7. Stadttag in Regensburg



Dieser Tag war der Stadtbesichtigung vorbehalten. Natürlich muss man in diesem wunderschönen Dom gewesen sein, malerisch sind die Gassen und Innenhöfe. Und immer wieder trifft man auf die Donau, die für Regensburg von so großer Bedeutung war und ist. Sehr interessant ist das Schifffahrtsmuseum, das sich auf einem alten Donauschlepper, der Ruthof befindet. Das Schiff

ist selbst Teil der wechselhaften

Donauschiffahrtsgeschichte. Es sank gegen Ende des 2. Weltkrieges, wurde gehoben, wieder in Betrieb genommen, aufgelegt und von den Enthusiasten des Museums vor dem Schweißbrenner gerettet. Heute liegt es auf seinem Ehrenplatz direkt am alten Stadtkern



Etwas Sorge bereitete der Anblick desgurgelnden Wassers an der alten Steinbrücke mit ihren relativ kleinen und niedrigen Durchfahrtjochen, in der das Wasser verstärkt durch den hohen Pegelstand mit hoher Geschwindigkeit durchschoss und dabei um mehr als einen halben Meter abfiel. Der Vereinsvorsitzende riet uns, mit der Abfahrt auf niedrigere Wasserstände zu warten, ein wassersporterehrender Regensburger, Roland Kollert, meinte dagegen, es sei kein Problem, durch die Brücke zu fahren.

Wir nahmen ihn beim Wort und er erklärte, sehr gern am nächsten Morgen die Schussfahrt mitmachen zu wollen.

16.7. Regensburg - Straubing

9.00 legten die Boote ab, Roland Kollert und Lesley, seine charmante Begleiterin fuhren an Bord der Flying P mit. In der Tat war es eine rasante Schussfahrt durch die Brücke, die aber sicher durch alle drei Boote gemeistert wurde.

Nachdem die Gäste abgesetzt waren und die nächste Brücke passiert war, wurden erstmals die Segel hochgezogen. Vorbei an Wallhalla, der „Ruhmeshalle für große Deutsche“ segelten wir durch Niederbayerns Donauauen. Zwei Schleusen bereiteten keine Schwierigkeiten. Nach der Schleuse Straubing fuhren wir am km 2319 in den mehrere Kilometer langen Wehrkanal ein, der infolge des hohen Wasserstandes schon manches von unseren Motoren abverlangte. Leider war der „Sportbootanleger der Stadt Straubing“ (km 2321 R, ein befestigtes Ufer mit Pollern) z.T. überschwemmt und nicht zu nutzen. So liefen wir in den Schutzhafen des WSA ein. Eine Genehmigung konnten wir uns dafür nicht beschaffen, da niemand erreichbar war. Inzwischen hatte auch starker Regen eingesetzt, sodass der Versuch, einen Stadtbummel durch Straubing zu machen gleich aus mehreren Gründen scheiterte.

Gesegelt	37
Motor	27
Schleusen	2

17.7. Straubing- Passau (Sportboothafen Heining) – Stromkm. 2232

Morgen mit Regen ! Also werden die Masten gelegt und die Kuchenbuden gesetzt. Fahrt unter Motor vorbei an den schönen Orten und herrlichen Klosteranlagen Niederbayerns. Besondere Vorsicht ist an der Mündung der Isar geboten: Hier wird die Fahrinne eng, da die Isar gewaltige Gerölmengen aus dem Gebirge in die Donau einbringt. Keine Schleuse bremst uns, die Strömung schiebt uns stellenweise mit 6 bis 7 km/h stromab und so sind wir schon am Nachmittag im Clubhafen Heining, nur wenig oberhalb der Stadt Passau und noch vor der Schleuse Kachlet.(Dusche/WC/E,Kran/ Gaststätte,Bus zur Stadt)

Obwohl es eng zugeht im Hafen, werden wir freundlich empfangen und ausgefragt, was wir so vorhaben . Der Service ist gut und wir sind nach dem Regentag zufrieden.

Ein Bayer belehrt uns über die Geografie Europas: „nördlich des Main beginnt Preußen und Wien gehört schon zum Balkan. Was soll man schon nach Hamburg oder Dresden reisen ?“

Gesegelt	0
----------	---

18.7 Stadttag Passau



Wir genießen es, diese schöne alte Stadt am Zusammenfluss von Ilz und Inn mit der Donau zu besuchen. Prächtig die Kirchen der Stadt mit ihrer vornehmen und reichen Innenausstattung, prunkvoll und machtbewusst die Paläste und Anlagen der Fürstbischöfe. Und immer wieder spürt man aber auch das ungebrochene Selbstbewusstsein der Bürger der Stadt in den öffentlichen Gebäuden und Bürgerhäusern der Altstadt. Heinz und Helga suchen nach den römischen Spuren in Passau, Christa und Hartmut schauen sich Passau auch vom Oberhaus hoch über dem Fluss an.

Am Zusammenfluss von Inn und Donau trifft man sich und staunt über das dreifarbige Wasser aus schwarzer Ilz, grüngrauem Inn und braunen Donaufloten. Die Hochwassermarken am Rathaus und das schlichte Denkmal für die Opfer der Donau am Zusammenfluss rufen uns ins Gedächtnis, dass die Donau auch ein wilder und gefährlicher Strom **sein kann**

19.7. Passau – Obermühl Stromkm. 2178

Eine wunderbare Fahrt war das an diesem Tag. Wir passierten das sehenswerte Passau mit seiner



schönen Wasserfront, vermischten schnell noch mit unseren Propellern das schwarze Wasser der Ilz und das hellgraue Wasser des Inn mit dem grünbraunen Wasser der Donau und setzten Segel. Vorbei ging es an steilen Felsen, alten Burgen (Krempelstein, Kräutelstein und wie sie alle heißen) und wunderbar gelegenen Ortschaften rechts (bayrisches Ufer) und links (Österreich) durch 2 Schleusen. Besonders

beeindruckend: die Schlägener Schlinge mit ihren Kehren, die den Strom um mehr als 180 Grad umzukehren zwingen. Leider verlässt uns der Wind immer wieder und wir müssen die Motoren anwerfen. Schließlich legen wir in der Flussmündung Obermühl an und genießen gutes österreichisches Essen in einer nahe gelegenen Fischgaststätte

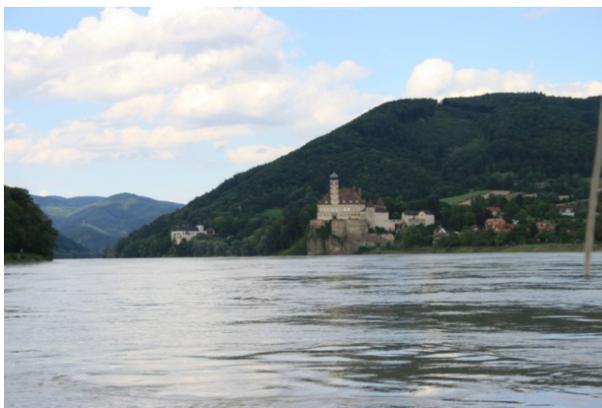
Motor	20
Schleusen	2

20.7. Obermühl – Wallsee Stromkm 2093

Einen großen Sprung machen wir heute, immer bemüht, unter Segel zu fahren, wenn es der Wind erlaubt. Wir wollen bis zum Strudengau und der Wachau. Also wird heute Strecke gefahren. Das letzte Stück und die Schleuse Wallsee müssen wir sogar im strömenden Regen passieren. Triefend vor Nässe legen wir beim **Motor-Yacht und Wassersportclubs Wallsee im Altarm Wallsee**, an und werden dort herzlich empfangen. (Du/WC/E, Versorgung möglich)

Gesegelt	20/22
Motor	64/63
Schleusen	4

21.7. Wallsee – Ankerbucht bei Stromkm 2008



Heute gab es nun das bisherige Highlight: 80 km gesegelt bei achterlichem starken Wind und Sonne- und zwar durch die romantischsten Landschaften, die man sich denken kann: den Strudengau und die Wachau. Wir sind alle hingerissen von dieser Schönheit, komponiert aus Landschaft, jahrtausendealter Kulturgeschichte und lebendiger Gegenwart. Rund 80 Segelkilometer, mehrere Schleusen und immer wieder auch Mastlegen beweisen aber

auch unsere Fahrtsportambitionen. Im Strudengau liegt die Stromgeschwindigkeit trotz der Regulierungen durch die Schleusen immer noch höher als 5 km/h. Aufmerksames Navigieren ist erforderlich, will man nicht an den schnell vorbeitreibenden Tonnen Schaden nehmen.



Jetzt liegen wir in einem wunderschönen Totarm bei Dürnstein bei km 2009 im Päckchen vor Anker.

Gesegelt	74/79
Motor	10/6
Schleusen	2

22.7 Dürnstein – Wien-Kuchelau Stromkm 1935,3

Auch heute wieder können wir viele km unter Segel zurücklegen, bläst der Wind doch mit 3 bis Bft aus SW. Es geht nun schon hinein ins tiefe Land des Tullner Feldes und erst kurz vor Wien stellen sich wieder zwei hohe Bergrücken der Donau als Hindernis entgegen. Auch heute sehen wir wieder kein

einziges Segelboot, wie schon auf den vorherigen Etappen, obwohl man doch hier so schön segeln kann. In der letzten Schleuse vor Wien läuft Pit3 nach zwei Kreuzfahrern ein, die inzwischen schon fest liegen. Pit 3 gerät plötzlich in den Schub des Heckquerstrahlruders des letzten Kreuzfahrers und wird schlagartig mehrere Meter seitlich an die Schleusenwand gedrückt.

Per Funk fordern wir vom Schleusenmeister, dass er anweist, die Antriebsmaschinen abzustellen. Trotz seiner Aufforderung laufen sie jedoch weiter und wir haben in der Schleuse einige bange Minuten im Schwell von Hauptmaschine und Querstrahlruder eines Kreuzfahrers.



In Wien – Kuchelau laufen wir die zweite Hafeneinfahrt ein und finden dort recht dicht belegte Stege. Es gibt E- Anschluss, Wasser und etwas entfernt auch ordentliche Sanitäreinrichtungen. Man kann nach Absprache mit dem Hafenmeister Benzin tanken, ein Sportbootausrüster und eine Gaststätte bieten ihre Dienste an.

In Kuchelau treffen wir auch Dresdner; zwei 15er, die die Strecke von Kehlheim bis hierher gefahren sind und einen weiteren 15er eines Sozialdienstes aus Dresden, der hier mit Jugendlichen seine Fahrt beendet. Das Wetter verschlechtert sich, das Barometer fällt....

Gesegelt	61/63
Motor	12/10
Schleusen	2

23.7 Ruhetag in Wien

Leider haben wir einen hässlichen Dauerregen und Starkwind. So fallen geplante Stadtbesichtigungen ins Wasser.

24.07. Wien – Bratislava Stromkm. 1864,7

Bei diesigem Wetter legen wir gegen 9.00 ab und passieren die Wiener Donaustrasse mit ihrer - modernen Skyline. Die Brücken zwingen zur Motorfahrt. Erst nach der Schleuse Wien – Freudenu wird der Mast aufgerichtet und Segel gesetzt. Wir segeln entlang von Auwäldern in die die Donau hineinfließt, da auch hier der Pegel stark steigt. Es folgt ein schwieriger Stromabschnitt an der Porta



Hungaria mit der Feste Devin, der durch enge Fahrwasser und scharfe Kurven gekennzeichnet ist. Der Ausflugsverkehr mit Passagierschiffen ist beachtlich. Wir befinden uns nun in der Slowakei und wechseln zum zweiten mal die Gastlandflagge. Das Treibgut wird immer mehr, ganze Bäume treiben den Strom abwärts.

Kurz vor Bratislava werden die Segel gestrichen und wir fahren durch den städtischen

Stromabschnitt mit seinen interessanten Brücken und der schönen Wasserseite der Stadt.

Unser Ziel: der kleine Hafen am Stromkm. 1864,7, in dem einige Restaurantschiffe mit Anleger liegen. Mit großer Sorge sehen wir, dass in der Einfahrt eine große Menge Treibgut im Malstrom kreiselt und die Stromgeschwindigkeit etwa 10 km/h beträgt. Pit 3 geht als erstes Boot hinein und kommt glücklich durch, Libertas II schafft es nicht aus eigener Kraft und wird durch Flying P gezogen. Libertas II wird mit dem Malstrom hineingezogen, Flying P aber wieder ausgespien und verbiegt sich dabei noch den Propeller. Nach einer Stunde hat es dann auch Flying P geschafft. Ella, die rührige Wirtin und Frau von Dodo empfängt uns nun mit einem Karlsbader Becher. Der Propeller ist reparabel und die Stimmung steigt wieder, zumal Ela uns hervorragend bewirtet. Es wird ein schöner und lustiger Abend.

Gesegelt	43/42
Motor	31/28
Schleusen	1

25. 7. Visite in Bratislava

Ela hat uns Taxis besorgt, die uns zu einem guten Preis die 10 km in die Innenstadt fahren und dort auch wieder abholen. Bratislava ist für uns eine positive Überraschung. Diese Stadt glänzt mit einer schönen, dicht bebauten konzentrierten Altstadt mit Häusern aus mehreren Jahrhunderten. Das Zentrum ist durchweg den Fußgängern vorbehalten und lädt zu ausführlichem Bummel ein. Lothar geht zudem hoch hinaus: auf die Aussichtsplattform der schönsten Donaubrücke, die wir kennen. Kann Dresden denn nicht so eine Brücke bauen ?

Wir finden Vergnügen an den lustigen Skulpturen mit Hintersinn mitten in der Stadt und fühlen uns hier richtig wohl

6.7. Bratislava – Komarno Stromkm. 1768



Herzlich war der Empfang im "Motor Yacht Service Bratislava" durch Ella, die Wirtin und Gattin des Marinainhabers Dodo. Und noch viel herzlicher unser Abschied. Wir alle sind der Meinung, dass wir selten so gut und freundlich empfangen wurden wie hier. Ela ist lustig, hilfsbereit, und großherzig- einfach Klasse. Heute überraschte sie uns noch mit einem Paket mit originalem mährischen Strudel und Brötchen für jede Besatzung. Wer je einmal auf eigenem Kiel nach Bratislava kommt, sollte dort Station

machen. Und wer die Wirtin trifft, sollte sie herzlich von uns grüßen! Nachdem wir uns durch das Treibgutfeld gewählt haben, geht es unter Segel donauabwärts. Bald öffnet sich die seeartige Erweiterung der Donau vor dem Gabčíkovo - Kanal. Der Kanal selbst ist so ziemlich der hässlichste Kanal, den wir je befahren sind: völlig gerade, betonierte Ufer, kein Strauch, kein Baum.

Die Schleuse Gabčíkovo wird passiert und weiter geht's unter Segel bis zum slowakischen Komarno, wo wir ganz am Ende des Hafens bei der Marina Mirco anlegen. Man versorgt uns mit Benzin, Strom, Wasser und Sanitäreanlagen sind auch ok

Gesegelt	48
Motor	52
Schleusen	1

27.7. Komarno- Visegrad Stromkm. 1695

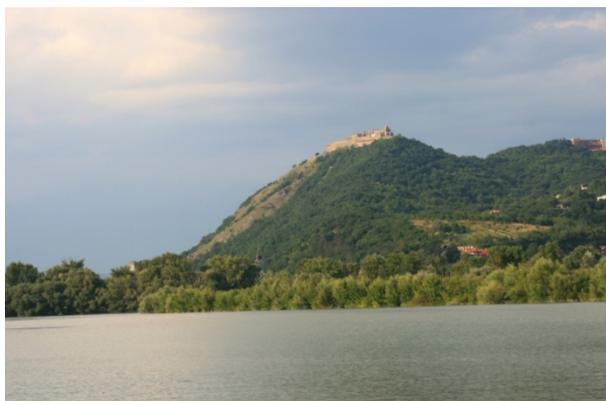
Ein kurzer Stadtbesuch in Komarno vom Zollsteiger an der Hafeneinfahrt hat sich gelohnt. Der alte Stadtkern ist recht schön und der Versuch, die europäische Einigung in einem Baukomplex mit



Stilelementen verschiedener europäischer Länder zu symbolisieren zumindest als Versuch sehr anerkannt- und sehenswert.

Weiter geht die Reise nunmehr unter ungarischer Gastlandflagge. Wenn irgendwie möglich wird gesegelt. So sehen die Estergomer und ihre Gäste mal Yachten an ihrem herrlichen Dom vorbeisegeln und wir sind wieder mal beeindruckt von diesem Bauwerk und der Landschaft.

Estergom ist ein geschichtsträchtiger Ort. Erst vor kurzem wurden hier frühmittelalterliche Gewölbe- wahrscheinlich die Burg Etzels – ausgegraben.



Wir segeln durch die erst 2001 wieder errichtete Brücke zwischen dem ungarischen Estergom und dem slowakischen Sturovo (ungarisch Parkany)

Kurz vor Visegrad finden wir unsere Ankerbucht für diese Nacht. Vor Bord aus können wir die beleuchtete Festung hoch auf dem Berg ausmachen.

Gesegelt	63
Motor	11
Schleusen	

28.7. Visegrad – Szentendre

Die Besatzungen von Pit 3 und Flying P unternehmen einen Besuch der Visegrader Burg und legen deshalb erst mal im Poszeidon Yacht Club Nagymaros (R) gegenüber Visegrad an. Ein wunderbarer Blick auf die Donau und interessante Einblicke in ungarische Geschichte erwarten uns dort.

Mittags geht's dann weiter in den Szentendre- Nebenarm bis hinein nach Szentendre. Wieder mal geht der Wind zu zeitig schlafen, wir müssen ein ganzes Stück dieses geruhsamen Nebenarmes der Donau entlang motoren. Im Yachthafen Wiking Club Szentendre finden wir einen guten, wenn auch nicht billigen Liegeplatz (D/WC/E,10min zur Stadt). Natürlich besuchten

wir am Nachmittag das malerische Städtchen Szentendre mit seiner malerischen, wenn auch nicht sehr gut gehaltenen Altstadt. Abends gab's dann in der Marina einen Singabend gemeinsam mit zwei Studenten aus Bonn (mit Gitarre).

Gesegelt	4
Motor	30
Schleusen	

29.7. Szentendre – Budapest Stromkm. 1650

An diesem Tag besuchen wir die dritte Hauptstadt unserer Donaureise- das schöne Budapest.

Leider fehlt wieder jeglicher Segelwind, so dass wir die 20 km bis zum Ponton von Miklos direkt am Bug des Dampfschiffes Graf Szeczenyi motoren müssen. Da der Ponton am linken Ufer hinter der Margaretheninsel liegt, erlauben wir uns, gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung stromab zu fahren, um die Margaretheninsel nicht umrunden zu müssen. Die Strompolizei stoppt uns und akzeptiert aber unsere Begründung mit Freundlichkeit. Miklos hat hier sonst sein Wohnschiff mit Büros und Kleinstwohnungen liegen, aber das Schiff ist auf der Werft und so liegen wir an seinem Ponton, den er uns freundlicherweise unentgeltlich bereitstellt. Wir bedankten uns mit einer kleinen Spende. Nachmittags gehen die Besatzungen an Land und durchstreifen Budapest. Es ist aber drückend heiß und so wird auch nicht die verfügbare Zeit ausgenutzt.

Gesegelt	0
Motor	18
Schleusen	

30.7. Budapest – Szigethalom an der kleinen Donau



Auf Vorschlag von Heinz und Helga wollen wir durch die kleine Donau fahren und in Szigethalom anlegen, um ein Altersheim zu besuchen, zu dem die Beiden schon langjährige Kontakte pflegen.

Wieder nur unter Motor geht es durch Budapest mit seiner wunderbaren Wasserfront, seinen herrlichen Brücken und schönen Gebäuden zur Schleuse Kwassy, die der kleinen Donau gleichbleibenden Wasserstand und minimale Strömung beschert. Es ist eine idyllische Landschaft. Rechts und links stehen



Wochenendhäuser mit kleinen Bootsstegen, Angler he ihrer Leidenschaft nach und Kanuten und Ruderer trainieren. Leider sehen wir auch hier keine segelnden Boote. Die Leute am Ufer begrüßen uns freundlich; man ist versucht anzulegen und mit ihnen einen Schwatz zu halten und ein kühles

Bier zu trinken. Am Abend liegen wir an der Czarda in Szigethalom und lassen uns Donaufisch schmecken

Gesegelt	0
Motor	30
Schleusen	1

31.7. Besuch im Altersheim Ereczpušta

Heinz und Helga haben mit viel Herz jahrelang dieses Heim unterstützt. Auch jetzt übergeben sie eine Spende. Heinz zeigt Bilder von der bisherigen Fahrt und dann gibt es einen fröhlichen Nachmittag beim Speckbraten über dem Lagerfeuer, bei Gesang und Gitarrespiel.

1.8. Szigethalom – Ankerbucht (R) Stromkm. 1568

Wir segeln bei wenig Wind stromabwärts und sehen tatsächlich einen aufgeriggten Piraten und einen schönen Jollenkreuzer, aber ohne Segel.

Die Schleuse Tass hat eine Besonderheit: das Tor im Oberwasser dient bei geschlossener Schleuse zugleich auch als Überlauf. Die Schleuse macht allerdings nicht so richtig den Eindruck, als sei sie häufig in Gebrauch. Anleger und Signalanlage sind in einem beklagenswerten Zustand. Der Schleusenmeister meint, uns einweisen zu müssen, wie wir uns in der Schleuse verhalten müssen. Die Schleuse ist aber völlig harmlos und bald sind wir wieder auf der großen Donau

Gesegelt	12
Motor	55
Schleusen	1

2.8. Stromkm. 1568 -1483 Ankerbucht vor Baja

Kein Wind und drückende Sonne. So bleiben die Kuchenbuden gesetzt und es wird ein reiner Motortag . Wir machen eine Stippvisite in Dunaföldvar. Ein kleiner Bootshafen nimmt uns auf, Österreicher leben hier und empfangen uns freundlich.

Wir erleben die ungarische Tiefebene und die ausgedehnten schönen Auwälder. Badende und Camper säumen die Ufer mit teilweise schönem Sandstrand. Links zweigt der Siofok-Kanal zum Balaton ab. Sollte man das mal versuchen ?

Gesegelt	0
Motor	85
Schleusen	

3.8. Stromkm. 1483 – Mohacz, Stromkm. 1448

Endlich können wir wieder mal ein Stück segeln. Es geht vorbei an Baja und am Baja-Kanalsystem, das einen alternativen Wasserweg bis zum eisernen Tor eröffnet. In Mohacz gibt es zwar viele kleine private Bootsstege, aber für uns bleibt nur das Anlegen am „etwas anderen Bootssteg“, ein Steg für private Boote und den Wassertaxibetrieb . Nun wird es mit dem Service etwas weniger (nichts)....., allerdings fährt uns ein Taxiunternehmen für ein kleines Entgelt zur Tankstelle.



Mohacz hat historische Bedeutung – hier siegten die Türken vernichtend über das kleine ungarische Heer; und damit wurde die jahrhundertelange türkische Oberhoheit über den gesamten unteren und mittleren Donauraum besiegelt. Die Stadt kennt schöne Gebäude und sehenswerte Denkmale. Natürlich sehen wir uns Mohacz an und können auch unsere letzten Forint sinnvoll einsetzen.

Gesegelt 35

Motor 0

Schleusen

4.8. Mohacz – Apatin Stromkm. 1401

Morgens geht's zur ungarischen Grenzabfertigung, die zwar problemlos, aber relativ langwierig ist.



Wir müssen bei Kapitania, Polizei und in einem entfernteren Gebäude zum Zoll, der fordert, dass die Polizei die Boot besichtigt. Das reduziert sich Gott sei Dank auf eine Vorbeifahrt an einer Polizeibeamtin. Nun geht die serbische Flagge als Gastlandflagge am Steuerbordwaut nach oben und wir melden uns telefonisch beim Yu-Agenten in Bezdan an. An einem alten Frachtschiffponton der Yu – Agentur legen wir nun an und müssen eine Stunde warten, bis wir zum Hafenskapitän vordringen. Nach einer weiteren Stunde erhalten wir unser Permit of

Navigation und die abgestempelte Crewliste, noch eine freundliche Kontrolle von Polizei und Zoll und wir dürfen weitersegeln. Serbien- wir kommen und zwar unter Segel !

Bis Apatin geht die Reise, wo wir (kostenlos) in der noch nicht fertiggestellten riesigen Marina im Hafen Apatin anlegen (nur E, Dusche/WC/Benzin sind vorbereitet, aber nicht fertig). Direkt an die Marina grenzt eine Straßentankstelle. Der Hafenskapitän residiert direkt am Ufer der Marina- es gibt keine Schwierigkeiten bei der Anmeldung. Der Hafenmeister betreut uns rührend. Er spricht deutsch und hilft uns, wo er nur kann. Abends zum Umtrunk aus Anlass des Hochzeitstages von Heinz und Helga kommt er auch auf einen Sprung und bringt seine Frau und Schwägerin mit.

Gesegelt 14

Motor 33

Schleusen

5.8. Stadtbesichtigung Apatin

Natürlich müssen wir uns Apatin ansehen- die erste serbische Stadt unserer Reise. Und sie bietet auch Sehenswertes: eine schöne Fußgängermastrale, eine interessante orthodoxe Kathedrale, einen quirligen Bauernmarkt und - last but not least- die größte serbische Bierbrauerei.

6.8 Apatin- Stromkm.: 1313 Ankerbucht

Bereits 8:40 Uhr geht's los, nachdem wir uns beim Hafenkaptän abgemeldet haben.



Vukovar heute

Wir laufen unter Segel

und Motor vorbei an Vukovar und der Draumündung bis km 1314. Die Sonne meint es zu gut, der Wind kommt aus OSO, sodass wir auch mal Kreuzschläge machen müssen. Gedanken an die Schrecken und die Not der Kriege zwischen Serben und Kroaten und des Eingreifens der Nato-Truppen drängen sich zwischen die Seglerfreuden. Vergnügt ist dann aber der Abend in der Ankerbucht, in die wir mit freundlicher Hilfe von Campern einlaufen. Wir erleben einen herrlichen Sonnenuntergang und sehen mit Spannung unserem nächsten Etappenziel Novi Sad entgegen.

Gesegelt	21
Motor	67
Schleusen	

7.8. Stromkm. 1313 – Novi Sad Stromkm. 1258

Wieder wird es vorwiegend eine Motorfahrt mit gelegentlichen Segeleinlagen, wenn es der Wind irgendwie erlaubt. Bei km 1297 liegt am rechten Ufer die Grenze zu Kroatien, ab jetzt ist die Donau beidseitig serbisch. Wir sind darüber etwas erleichtert, sind doch die Spannungen zwischen Serben und Kroaten nicht völlig abgebaut, was die Besatzungen der Flying P und Pit 3 auch erfuhren, als sie sich beim Segeln unter serbischer Gastlandflagge nahe am kroatischen Ufer befanden.

Im Winterhafen Novi Sad suchen wir freie Stegplätze und landen bei einer privaten Steggemeinschaft, die uns mit größter Herzlichkeit empfängt und während der zwei Tage in Novi Sad betreut („WC“/D außen). Mit Flying P fahren die drei Kapitäne zur Kapitania Novi Sad an der neuen Brücke. Auf dem Rückweg gibt es ein Top-Ereignis: Das erste Boot unter Segel (außer uns selbst)- Peter, Sportjournalist und leidenschaftlicher Donauliebhaber und -segler aus Novi Sad. Wir besuchen die interessante Stadt und natürlich die beeindruckende Festung Peterwardein.

Gesegelt	15
Motor	44/40
Schleusen	

8.8. Ruhetag und Stadtbesichtigung

Wir haben sehr nette Menschen kennen gelernt! Heute morgen z.B. wurde uns ein Frühstück mit serbischen Küchlein, Kaffee und abschließendem Glas Wein serviert. Besonderer Dank gilt Goga, die sich sehr um uns bemühte und früh erst mal mit uns zum Supermarkt fuhr.



Heute gab's Stadtbesichtigung und einen Besuch der mächtigen Festung Peterwardein.

9.8. Novi Sad - Belgrad Stromkm. 1170

Ablegen um 09:00. Gleich nach der dritten Brücke gehen die Segel hoch und wir können tatsächlich bis Belgrad segeln. Anfangs drohen noch dunkle Wolken, mittags aber stellt sich dann das sonnige Wetter ein, das bis zum Schwarzen Meer anhält. Wir segeln durch die beeindruckend große Beska Brücke mit 180 m Spannweite und 42 m Höhe und vorbei an der Theißmündung.



In Belgrad laufen wir unter Motor die Save bis zur ersten Brücke aufwärts und suchen die Kapitania. Dabei werden wir vom Ufer aus mit Namen angerufen- es sind die Floßfahrer aus Dresden, die ebenfalls ein Stück die Donau entlang fahren. Schließlich finden wir Beamte der Kapitania in ihren Diensträumen auf dem Kreuzfahrtschiffanleger. Wir haben den Eindruck, dass sie mit uns nichts anzufangen wissen. Schließlich geht doch noch alles in Ordnung, und wir können am Restaurantschiff

Vodenica in der Savemündung am Fuße der Festung anlegen (WC/E). Das Permit of Navigation hat die Polizei einbehalten, wir müssen es bei der Abfahrt aus Belgrad wieder abholen.

Gesegelt	80/84
Motor	10/6 2 stromauf
Schleusen	

10.8. Stadtbesichtigung Belgrad

Nach einer unruhigen Nacht- Serben feiern nun mal sehr laut - und frühem Wecken durch ein



tieffliegendes Flugzeug erkunden wir die Stadt mit ihren prachtvollen öffentlichen Bauten, ihren schönen Fußgängerzonen, aber auch mit ihren renovierungsbedürftigen Vierteln.

Wir genießen die schönen Anlagen der Festung und fühlen uns wohl unter lauter netten Menschen. Dabei bleiben uns die heftigen Meinungsverschiedenheiten im Verhältnis zur EU nicht verborgen.

11.8 Belgrad –Nebenarm bei Stromkm. 1106

Wir verabschieden uns vom Vodenica- Chef nach einem kleinen gemeinsamen Frühstück, das er



spendierte und gingen unter Motor und Segel stromab. Unser Ziel Smederevo mit seiner imposanten Festung mussten wir jedoch mangels Anlegemöglichkeit links liegen lassen.

Wir ankern wieder mal in einem sehr flachen und schlammigen Nebenarm. Es ist ein Wasservogelparadies, wir können Störche aus der Nähe beobachten.

Gesegelt	12
Motor	53
Schleusen	

12.8. Stromkm. 1105 – Golubac Stromkm. 1041

Wir können bei zunehmendem Wind segeln. Als die Boote die RAM – Fähre bei Stromkm 1077 erreichen und der Strom eine Biegung macht, wird die Welle so stark, dass nur Flying P, die bereits etwas weiter stromab fuhr, weiter fährt, während Pit 3 zu Libertas zurückkehrt, die in einer Flussmündung links Schutz gesucht haben.

In Veliki Gradiste haben wir uns bei der Kapitania zu melden, da nunmehr das linke Ufer rumänisch ist. Flying P wird furchtbar über den Tisch gezogen und muss 30 € für 30 Minuten an einem privaten Anleger zahlen. Pit 3 und Libertas 2 legen später kostenlos an einem anderen Ponton an und gehen gemeinsam mit einem ukrainischen Einhandsegler zur Kapitania. Künftig werden wir immer vor dem Anlegen nach dem Preis fragen. Weiter geht es unter Segel hart am Wind auf dem zunehmend breiten Strom weiter. Als Flying P vor Golubac ist, ist die Überraschung perfekt: auf diesem 9 km breiten Donauabschnitt trainieren über 70 Segelboote (Optis, 470, Laser) bei strammem Wind Stärke 4 und 5 und entsprechender Welle.



Sie alle sind im kleinen Hafen Golubac stationiert, den wir dann ebenfalls anlaufen (Dusche/"WC", 10 min Weg zur Stadt). Wir werden sehr freundlich begrüßt und von einigen Seglern und Trainern richtig gehend ausgefragt. Auch wir wollen es genau wissen und erfahren, dass dies ein Leistungszentrum der serbischen Segler ist und dass vor einer Woche gerade die serbische Meisterschaft für die Micro Cruiser an diesem Ort stattgefunden hat. Wir sind happy und beschließen, das wunderbare Panorama des 9 km breiten Kessels mit den schönen Bergen des eisernen Tores und der alten Festung Golubac noch einen Tag länger zu genießen

Gesegelt	53/68
Motor	17/5

14.8. Golubac -- Stromkm 988

Nun geht es durch die Berg- und Felsenwelt des Eisernen Tores. Trotz schwieriger Windverhältnisse durch die hohen Berge segeln wir, wo es nur geht. Die Landschaft ist herrlich und es gibt nur viel zu dürre Worte, sie zu beschreiben. Senkrecht fallen die Felsen in das Donauwasser ab, das Grau und Braun der felsigen Ufer wird umwunden von den verschiedensten Grün- und Gelbtönen der sommerlich- herbstlichen Wälder, Straßen schmiegen sich fast ängstlich an den Fels an, ducken sich unter steinernen Vorsprüngen oder verschwinden auch mal für eine kurze Strecke im Bergmassiv.



Plötzlich weitet sich das Tal zu einem breiten Flusskessel, um sich wenige Kilometer weiter wieder zu einem von Ferne kaum ausmachbaren Spalt zu verengen. Erst wenn eines unserer Boote weit genug an den Durchlass herangefahren ist, erkennt man, wie hoch die Felsen, wie tief der Einschnitt ist.

Über Nacht fahren wir in den Nebenfluss Porecka am km 988 rechts ein. Wir müssen uns an Reusenmarkierungen vorbei mogeln und werden dafür mit einem schönen Anker – und Badeplatz belohnt

Gesegelt	40
Motor	15
Schleusen	

15.8. km 988 – Kladovo Stromkm. 935



Der zweite Tag mitten im Eisernen Tor, wieder diese herrliche Flusslandschaft, die wir möglichst unter Segel passieren. Bei km 970 ist der Glanzpunkt des Eisernen Tores erreicht. Hier verengt sich die Donau in einer Felsspalte auf rund 100 m, kaum hat man sie passiert, erblickt man die alte Lotsenstation rechts und auf der anderen Seite eine kleine rumänische Kirche an den Fels geschmiegt.

Wenige hundert Meter weiter wird der Felsenvorhang vor dem 14m hohen in den Felsen gehauenen Abbild des Kopfes des letzten Dakerkönigs aufgezogen. Schließlich erblicken wir auch rechts die berühmte Tabula Trajana, die den römischen Kaiser für die Erbauung einer Treidelstraße durch das Eisernen Tor

rühmt- leider inzwischen arg beschädigt. Schließlich liegt unter uns – überflutet durch die Stauhaltung Djerdap I die Türkeninsel Adah Kalesch. Mit ihr ist eine Stück Geschichte, Kultur und Romantik in den Fluten unwiederbringlich versunken. Und dann kommt die Doppelschleuse Djerdap 1 mit ihren 2x 15 m Stauhaltung und ihrem mächtigen Staudamm mit Kraftwerk. Wir haben Respekt vor dem Bauwerk und passieren die Doppelschleuse auf serbischer Seite ohne Probleme. Interessant dürfte sein, dass von beiden Seiten (Oberwasser wie Unterwasser gleichzeitig geschleust wird. Ist die Oberwasserkammer abgelassen und die Unterwasserschleuse gefüllt, öffnet sich das mittlere Tor und die Schiffe fahren aneinander vorbei in die andere Kammer.

Bemerkenswert sind hier wie auf der ganzen Kataraktstrecke die Windverhältnisse. Ständig wechselt die Windrichtung und vor allem auch seine Stärke. Häufig nimmt er stark zu, und dann baut sich – wie auf dieser Etappe nach Orsovo – eine steile und unangenehme Welle auf.

In Kladovo erwarteten wir eine Marina. Tatsächlich fanden wir in einem stark verkrauteten Hafen, dessen Einfahrt wir nur mühsam passieren konnten, einige feste Betonstege, die nur noch über Leitern vom Boot aus erreichbar waren. Es gibt keinerlei Service oder sanitäre Einrichtungen. Der Liegeplatz war jedoch kostenlos und unsere Boote fanden bei Kladovoern großes Interesse.

In Kladovo hat man ganz gute Einkaufsmöglichkeiten und ein sehr interessantes kleines historisches Museum mit Artefakten aus 7 Jahrtausenden Menschheitsgeschichte an diesem Donauabschnitt, darunter die berühmten Menschengruppen der VINCA- Kultur und natürlich Sachzeugen der Römergeschichte an der Donau. Der Weg zur Stadt ist kurz (5 min)

Gesegelt	24/12
Motor	31/44
Schleusen	1

16.8. Kladovo – Ankerbucht Stromkm. 883



Ein recht fauler Tag folgt nun, nur selten können wir segeln, der Motor läuft häufig. Zum Schluss haben wir noch mal starken Gegenwind und beachtliche Welle. In Brska Palanka können wir nicht, wie vorgesehen, anlegen. Also ankern wir an der Mündung eines kleinen Flüsschens im Schutz der bewaldeten Hügel und erwarten das drohende Gewitter, das uns dann auch wirklich trifft.

Gesegelt	11
Motor	40
Schleusen	

17.8 Stromkm. 883 - Prahovo – Vidin Stromkm. 790

Der Tag beginnt mit Starkwind von achtern. Wir jagen auf die nahe Schleuse Derdap2 zu, Flying P voran. Über Funk können wir uns anmelden und erfahren zu unserer Erleichterung, dass wir auf der serbischen Seite gleich nach dem gerade einlaufenden deutschen Motorschiff einfahren können. Die achterliche Welle ist inzwischen bedrohlich hoch. Die Sonne geht genau vor uns auf und blendet uns so, dass wir die Schleuseneinfahrt nur erahnen. Aber wir haben sie getroffen. Als wir festgemacht haben (Libertas II liegt verkehrt herum am deutschen Frachter und hat es so am Besten), läuft die kurze Welle ungebremst von achtern auf uns zu und Flying P bekommt eine davon über das Achterdeck ins Boot. Hier haben wir freiwillig Rettungswesten angelegt.

Nach der Schleuse können wir aber nun den achterlichen Wind für uns arbeiten lassen. Wir laufen vor dem Wind in Rauschefahrt bis Prahovo, wo wir Serbien verlassen wollen. Wir legen beim Schiff des Yu- Agenten Boris (kurz vor der Hafeneinfahrt unterhalb der Stadt) an, der bis zum Eintreffen des Hafenskapitäns und der Vertreter von Polizei und Zoll in Deutsch ausführlich schwätzt und scherzt . 10, - € ist sein Festpreis für seine Dienste, die wir auch gern zahlen wollen. Dann kommen die üblichen Formalitäten. Nur mit dem geforderten Rapport wissen wir nichts anzufangen. Also schreibt der Hafenskapitän für jedes Boot einzeln mit Kohlepapierdurchschlag auf ein Formular, woher wir kommen und wohin es gehen soll. Boris will von uns genau ür wissen, wie es uns denn nun in Serbien gefallen hat. Wir sagen ihm, dass es für uns sehr schön war und wir wunderbare Begegnungen mit Serben hatten. Boris freut sich sehr.

Nachdem die Grenzformalitäten erledigt sind, laufen wir noch das bulgarische Vidin an. Wir machen am Ponton der Stadt direkt vor dem pompösen Empfangsgebäude für die Kreuzfahrtschiffe fest. Die Einreiseformalitäten sind uns nun schon recht vertraut: Bootspass vorzeigen, Crewlisten abgeben, Pässe vorweisen. Wir werden gebeten, uns beim Ablegen nochmals zu melden. Wieder wird eine neue Gastlandflagge gesetzt .Nachts bleiben wir am Ponton, ein Stadtbummel am nächsten Morgen durch diese recht schöne Stadt ist obligatorisch, das Stadtmuseum im alten türkischen Paschahaus ist leider geschlossen. (am Steg kein Services- evt WC im Abfertigungsgebäude, 5 min zum Stadtzentrum)

Gesegelt	79
Motor	14
Schleusen	1

18.8. Vidin - Ankerplatz Stromkm 724 bei Stanevo



Heute soll der starke Rückenwind für eine lange Segelstrecke ausgekostet werden. Ein wunderbarer Segeltörn wird daraus. Wir fliegen nur so an den Ufern Bulgariens und Rumäniens entlang. Manchmal steigt nun auch ein kleines Regattafieber in uns hoch. Vor allem Pit III und Flying P liefern sich spannende Gefechte. Der Vorschlag, beim km 724 am Steg eines örtlichen Weingutes anzulegen und abends an einer der angebotenen Weinverkostungen teilzunehmen, findet allgemeine begeisterte Zustimmung. Der

Autor des Donaubuches, aus dem der Vorschlag stammt, muss jedoch noch nicht in dieser Gegend gewesen sein.



Statt eines Weingutes finden wir die campende Familie des bulgarischen Fischers Pescha Iwanov- seine Frau Natalia (Russin), seine Tochter Nora, Ihre ukrainische Freundin Hanna und den Landarzt aus dem nahe gelegenen Dorf. Es wird ein wohl unvergesslicher Abend voller Gastfreundschaft, Fröhlichkeit, Essen und Trinken nach bulgarischer Sitte und guter Unterhaltung in Englischrussischdeutschhandundfuß. Wie einfach und schön können doch die Beziehungen zwischen Menschen sein, auch wenn sie unterschiedliche Sprache sprechen und aus unterschiedlichen Kulturen und Lebenskreisen kommen !

Gesegelt	66
Motor	0
Schleusen	

19.8. Stromkm. 724 – Orjachovo, Stromkm. 679

Am Morgen segeln wir erst mal eine Stunde mit Hanna und Nora als Dank für den schönen Abend. Sie sind begeistert und wollen sich gleich eine Art Flying P zusammen kaufen.

Leider ist es mit dem schönen Wind erst einmal vorbei, die Hitze ist drückend. Nur wenige Segelkilometer kommen zusammen und wir legen etwas geschafft in Orjachovo am Stadtponton an (kein Service) an. Ganz hübsch sieht der Ort ja aus am Berghang. Zuerst einmal erleben wir, wie die Besatzung eines Arbeitsschiffes und weitere 10 Leute mit Hilfe eines Seiles und eines Überkopfladers einen aus Stahlrohr bestehenden Pontonabweiser wieder in sein Widerlager an Land rücken wollen. Der anschließende Bummel zum Ort (mehr als 1 km steil bergauf) und durch den Ort hat nicht so recht begeistert. Nur Heinz und Helga fanden Einlass in das ansonsten geschlossene Museum der Stadt.

Gesegelt	3
Motor	42
Schleusen	

20.8. Orjachovo – Ankerplatz Nebenarm Stromkm. 596

Heute fahren wir wieder durch einen Stromabschnitt mit kompliziertem Fahrwasser, vielen Nebenarmen, Inseln und Biegungen. Wir segeln, wo es geht und landen an einem „wunderbaren Ankerplatz“ (so eines der Donaubücher), der sich als kaum benutzbar, weil auch für uns zu flach erweist und mal richtig dreckiges Donauwasser hat. Wir quälen uns über mehrere Sandbarrieren hinweg, ständig lotend, um dann doch eine Ankermöglichkeit zu finden.

Gesegelt	41
Motor	49
Schleusen	

21.8 Ankerplatz Stromkm. 588 - Russe Stromkm. 497

Heute nun geht's nach Russe, dem „Paris des Balkan“ wie die Stadt auch genannt wird. Die Boote laufen vorbei an Inseln, mehrere nebeneinander, schmalen Fahrrinnen und wieder Ausweitungen des Flusses.



In Russe laufen wir den ausgewiesenen Yachthafen an und werden von Boiko sofort freundlich am Gästesteg des „Yachtclubs Elite“ in Empfang genommen. (D/„WC“/E, Weg zur Stadt 10 min) Schön, wieder einmal eine warme Dusche nutzen zu können, auch wenn sie nicht so ganz den verwöhnten westeuropäischen Vorstellungen zu entsprechen scheint. Boiko erweist sich als engagierter Vereinsvertreter und

gastfreundlicher Hafenwart, der immer mit Hilfe und mit Rat und Tat da ist, wenn er gebraucht wird. Wir bewundern seinen Mut beim Neubau seines Segelschiffes und die Kühnheit des Entwurfs (7x4m, Flach, 2m hohes Steckschwert, 50 m² Segelfläche, 90 PS Jetantrieb).

Die Kapitania befindet sich ganz in der Nähe des Yachthafens, nur 200 m flussabwärts. Der zuständige Beamte empfängt uns brummig, die Formalitäten sind uns nun bekannt.

Abends eine erste Stadtbesichtigung dieser sehr schönen, einladenden und gastfreundlichen Stadt. Wir genießen gute bulgarische Küche.

gesegelt	0
Motor	92
Schleusen	

22.8 und 23.8 Stadttage in Russe

Morgens gibt es erst mal Glückwünsche für Hartmut, der heute Geburtstag hat. Es folgen ausführliche Stadtbesichtigungen und Einkäufe.



Das historische Museum erweist sich als ertragreich und interessant. Blüher werden durch Valerie, der Freund des Freundes von Prof. Morgenstern durch die Gegend gefahren. Valerie hat ebenfalls Geburtstag und es wird vereinbart, am Abend gemeinsam an Bord der Flying P zu feiern. Es wird ein richtig schöner Tag und eine lustige Geburtstagsfeier gemeinsam mit Valeri, Lussy und Galina aus Russe.



Valeri, Boiko und Zanko verbringen konnten .

So wird beschlossen, das Angebot von Valeri anzunehmen, am nächsten Tag noch die nahe gelegenen Felsenkirchen und -klöster am Russenskij Lom zu besichtigen. Ein weiteres Vereinsmitglied Zanko fährt schließlich noch die Kapitäne der Boote mit den benzinhungrigen Motoren kostenlos zur Tankstelle und gibt uns abends Tips und Hinweise für die weitere Fahrt

Das waren alles in Allem zwei sehr schöne Tage, die wir dank der Gastfreundschaft und Hilfe von

24.8. Russe –Tutrakan Stromkm. 433

Wir melden uns bei der Kapitania ab und fahren unter Motor und Segel nach Tutrakan, einem kleineren Städtchen am bulgarischen Ufer. Hier können wir am städtischen Ponton anlegen (kein Service, Tor abgeschlossen, wir verlassen ihn über einen Umweg). Die Anmeldung beim Hafenkaptän entfällt, da er nicht auffindbar ist. Wir machen am späten Nachmittag noch einen Bummel durch die alte Fischersiedlung, deren schöne alte, aber eben sehr verfallene Hütten nun auch - von der EU gefördert- rekonstruiert und damit die Fischersiedlung revitalisiert werden sollen. Bei der schönen Gaststätte ist die Revitalisierung schon gelungen- wir genießen gute bulgarische Küche und Gastlichkeit.

Gesegelt	16/18
Motor	47/45
Schleusen	

25.8 Tutrakan – Silistra Stromkm. 376

Heute haben wir die letzte Etappe unter bulgarischer Gastflagge vor uns. Natürlich soll gesegelt werden, aber dazu gehört eben auch Wind. So werden es nur einige Kilometer, die wir zu unserer



Segelbilanz hinzufügen können. Rechts der Donau liegt nun die Dobrutscha. Jetzt wird das rechte Ufer aber noch durch die durchgehende Abbruchkante der Ausläufer des Balkengebirges bestimmt

Wir melden uns bei der Kapitania und erhalten nach Erledigung der Formalitäten die Erlaubnis, am Ponton übernachten zu dürfen (kein Service).

Gesegelt	20
Motor	37
Schleusen	

26.8. Silistra – Nebenarm am Stromkm. 308

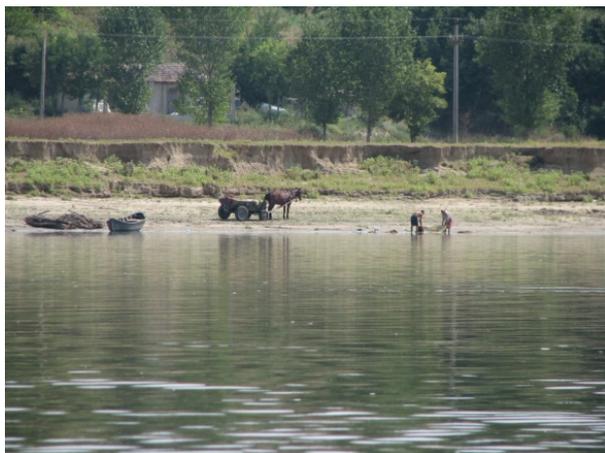
Nach dem Ausklarieren von Bulgarien, vom dem wir uns herzlich verabschieden, queren wir den Strom und legen am Polizeischiff der rumänischen Grenzpolizei in Calarasi an. Der Beamte empfängt uns sehr freundlich, die Einreiseformalitäten sind schnell erledigt, es wird nur ein Stempel in die Pässe gemacht. Und dann vollziehen wir den letzten Gastlandflaggenwechsel unserer Reise. Wir sind nun in der Kontrolle und Obhut der rumänischen Kapitania. Bevor wir ablegen, rät uns der Polizeioffizier noch, möglichst in sicheren Häfen und nicht in freier Natur zu übernachten. Wir wollen das berücksichtigen, entschließen uns jedoch, nicht den stärker von Schiffen genutzten Borcea- Arm zu befahren, sondern weiter den Hauptarm der Donau, der zwar breiter und ruhiger, aber dafür flacher ist. Auch den Bala- Kanal lassen wir „links liegen“. So sehen wir auf diesem Abschnitt auch kaum ein Schiff.

Und wiederum ist kein Wind zum Segeln, die Sonne brennt uns auf den Nacken und die Donau ist hier schmal, nur wenige Segelkilometer schlagen zu Buche. Wir legen in einem Nebenarm an mehreren Arbeitsschiffen an. Die Besatzung ist sehr freundlich und hilfsbereit

Gesegelt	12
Motor	56
Schleusen	

27.8. Stromkilometer 308 – Hirsova Stromkm 253

Die Landschaft ändert ihren Charakter. Nachdem Inseln und Sandbänke den Lauf der Donau bestimmen sehen wir nun am steilen rechten Ufer häufig auch schroffe Felsen, die in den Fluss hineinragen. Immer wieder tauchen kleine Ortschaften auf, Pferde werden getränkt, Wäsche im



Fluss gewaschen. Wir passieren nach sonnendurchglühter Fahrt- meist unter Motor die Brücken bei Cernavoda und die Einfahrt zum Schwarzmeerkanal.

Liegemöglichkeiten gäbe es hier nur an einem Ponton im Kanal. Da wir das nicht möchten, geht es weiter bis Hirsova. Auch hier finden wir kaum Anlegemöglichkeiten: Ein großer geeigneter Ponton unbekannter Bestimmung bleibt uns verwehrt- man will uns dort zurück nach Cernavoda oder weiter nach Braila schicken. Auch das große Wohnschiff der Polizei bleibt uns

gesperrt. Erst nach etwa 1 Stunde Diskussion wird uns das Achterausliegen erlaubt.

Stadtbesichtigung, Einkauf und Benzinbesorgung sind möglich, wenn sie auch keine rechte Freude aufkommen lassen. Am Ufer werden Pferde getränkt, gebadet und geangelt. Hirsova soll ein Zentrum der Roma sein. Wir spüren die Spannungen.

Gesegelt	3
Motor	52
Schleusen	

28.8. Hirsova – Braila Stromkilometer 171

Da wir nun schon mehrere Gefahrenwarnungen erhalten haben und das Verhalten der Polizei in Hirsova auch nicht gerade beruhigend auf uns wirkte, entschließen wir uns zu besonderen Vorsichtsmaßnahmen für den nächsten Stromabschnitt. Immerhin gibt es bei Verbergh einen Kartenvermerk, dass zwischen Cernavoda und Gheorghgi Piratengefahr besteht. Und die Gesten eines vorbeifahrenden Berufsschiffers am Vortag ließen auch nur eine solche Deutung zu. Also werden



Kreditkarten verborgen, ein strenges Marschregime vereinbart, Funkgeräte geschaltet und Signalmunition bereitgelegt. Als wir dann die Brücke bei Gheorghii passieren, ist jedoch gar nichts passiert. Trotzdem fahren wir heute auch wegen der Gerüchte streng hintereinander unter Motor nach Braila. Hier empfängt uns mit Freundlichkeit und großer Hilfsbereitschaft Valy, der Kapitän des Motorbootes „Breitling“, das seinen deutschen

Namen auch nach dem Verkauf an eine Firma in Rumänien behalten hat. Es liegt ganz nahe der Kapitania an einem eigenen Ponton. Kostenlos können wir hier 2 Nächte lang liegen (E, 10 min zur Stadt). Auch Strom gibt's seit langem wieder mal. Valy informiert auch die Kapitania, die mit ganzer Mannschaft einschließlich Polizei und Zoll in der Messe des Breitling die Anmeldeformalitäten mit uns erledigt. Braila ist schon eine schöne Stadt, wir bummeln ausführlich am Abend und am nächsten Ruhetag durch die Stadt. Wir besichtigen das schöne Zentrum, die lebendige Uferpromenade, die griechisch-orthodoxe Kirche und das kleine Museum. Nur unsere Erwartungen in die rumänische Gastronomie und Küche werden nicht erfüllt, und auch der sorglose Umgang mit Müll ist für uns befremdlich.

Gesegelt	16
Motor	66
Schleusen	

30.8. Braila - Galati Stromkm 150

Nach herzlichem Abschied von Valy wollen die Besatzungen der Boote die Segel setzen, um nun den großen Sprung nach Tulcea zu machen. Aber daraus wird nichts: der Wind frischt auf Stärke 5 auf, dreht auf Ost und baut eine solche hohe und kurze Welle auf, dass wir nicht sicher sind, ob unsere Boote in Stücke gehauen werden. Libertas II kommt mit seinen 4 PS kaum gegenan, aber Schleppen wäre auch nicht möglich. Also suchen wir im linken Nebenfluss Seret eine Notunterkunft an einem Schubprahm, der – unbeladen – über 2 m hoch über uns aufragt. Anfangs freundliche Helfer entpuppen sich als unangenehme Zeitgenossen, die immer mehr Geld aus uns herauspressen wollen. So verholen wir bei abflauer Welle noch zur Kapitania, melden uns an und finden eine Anlegemöglichkeit an einem Arbeitsschiff, jedoch mit viel Schwell und Unruhe. Keiner hat heute Lust, an Land zu gehen.

Gesegelt	0
Motor	21
Schleusen	

31.8. Galati – Tulcea Meile 39

Nur weg und endlich nach Tulcea- das war unser Bestreben am Morgen. Und es wurde eine sehr schöne Fahrt, bei der wir endlich wieder mal längere Strecken und wiederum bei strahlendem Sonnenschein und tiefblauem Himmel segeln konnten. Wir segelten entlang der moldawischen und ukrainischen Küste links, sahen große stark bewachte Tanklager, aber auch viele Angler und Fischer.



Eingebogen in den Tulcea- Donauarm erwartete uns besondere Freude. Pit III und Flying P, die eng beieinander segelten , wurden auf das Herzlichste von den Badenden, Grillenden und Campenden am Ufer- Hunderte werden es wohl gewesen sein – begrüßt. Man rief „Deutschland“, „Willkommen“ oder einfach „Hallo“, wir erwiderten freudig und hochgestimmt die Grüße. Danach öffnete sich im Strombogen die schöne Wasserfront und wir wussten: hier wird unsere Fahrt ihre glückliche letzte Etappe finden. Am Dampfer Republica

(WC/Dusche/E/Gaststätte) mitten im Zentrum wartete schon Kapitän George, um uns beim Anlegen zu helfen. Zugegeben: der Schwell durch vorbeifahrende Schiffe und rücksichtslose Motorboote ging an die Grenze des Erträglichen, aber es war doch ein schöner Liegeplatz im Herzen der Stadt. Die Kapitania war ganz in der Nähe und so war die Anmeldung rasch erledigt.

Gesegelt 52

Motor 25

Schleusen

1.9. Ruhetag in Tulcea

Heute wollten wir neben Stadtbesichtigung und Ruhepause auch unsere Fahrt ins Delta vorbereiten. Das gelang aber nur bedingt. Weder die Kapitania noch das Institut für das Donaudelta (APRDD) stellte uns die erforderliche Genehmigung aus, man verwies auf die örtliche Kapitania in Sulina. Mit welcher Stromgeschwindigkeit im Sulina-Arm zu rechnen ist, war ebenfalls nicht in Erfahrung zu bringen. Und die einzige Karte vom Delta mit geografischen Koordinaten erwies sich als äußerst ungenau. Auch das kleine Donau- Delta- Museum war bescheidener als es Prospekte vermuten ließen. Trotzdem ist Tulcea eine schöne moderne Stadt, die sich zunehmend auf den Tourismus einstellt, leider weniger auf den Individualtourismus. Eine Marina haben wir jedenfalls nicht entdeckt. An diesem Tage konnten wir aber auch die Slipmöglichkeit für unsere Boote besichtigen, die Klaus Flach für uns entdeckt hatte. Sie ist sehr gut geeignet.

2.9 Tulcea- Sulina Meile 0- weiter zur Meile 1(neu)

Pit III und Flying P gingen heute durch den Sulina-Arm ans Ende der Donau bis nach Sulina, Libertas II blieb in Tulcea. Der Sulinaarm eignete sich kaum zum Segeln. Er ist ziemlich ausgebaut, gerade und tief. Das nächste Mal würden wir ab Meile 36 den Umgehungskanal für Sportboote bis Meile 13 nehmen. In Sulina meldeten wir uns bei der Kapitania und fanden dort Menschen vor, die Verständnis für unsere Wünsche hatten und zudem noch voller Humor waren. So wurde uns entgegen den Auskünften in Tulcea erlaubt, eine Stippvisite auf das Schwarze Meer zu machen und auch das Delta über einen Kanal zu queren. Wir machten in einem kleinen Hafen rechts hinter der Stadt an der Meile 1 der neuen Meilenmarkierungen (beginnend ab alter Meile 0) fest (kein Service) und erwarteten mit Spannung, Vorfreude und unter herrlichem Sternenhimmel den nächsten Tag.

Gesegelt 0

Motor 72

Schleusen

3.9. Sulina- Schwarzes Meer – St Gheorge

Bei schönem Sonnenschein und leicht achterlichem Wind liefen wir am Morgen durch den neuen Seekanal. Er entstand in den letzten Jahrzehnten, da die Donau das Land immer weiter herauschiebt. Wir passierten den bekannten alten Leuchtturm, der im 19. Jahrhundert erbaut, nunmehr 5 sm von der heutigen Mündung in die offene See steht.

Gegrüßt von Lotsenschiffen , vorbei am einlaufenden Kreuzfahrtschiff Schewtschenko segelten wir langsam zum neuen Leuchtturm und dann.,...



....erfasste uns eine hohe Dünung von 2 m, die zudem durch das auslaufende Wasser der Sulina-Donau recht kurze Wellenlängen hatte.



Glücklicherweise brachen sich die Wellen nicht und so konnten wir die Achterbahnfahrt für einige Minuten erleben, ohne um unsere Sicherheit fürchten zu müssen. Aber wir sahen auch: das ist kein Gewässer für unsere Boote. So drehten wir bei 29 Grad, 46,22 O endgültig um. Wir hatten den östlichsten Punkt unserer Fahrt erreicht. Nach einem kurzen Stop bei der Kapitania ging's dann durch einen langen Kanal durch das endlos scheinende Schilfmeer des Delta bis nach St. Georg, wo wir links einen kleinen Hafen für Boote fanden

Gesegelt	12
Motor	65, davon 9 Meilen stromauf
Schleusen	

4.9. St- Georg- Ankerbucht

Die Fahrt stromauf auf dem St Georgsarm gehört zu den besonders schönen Abschnitten unserer Donaureise: der Strom ist breit, immer wieder locken Nebenarme und Schleifen zum Abweichen, die Natur ist wenig berührt, den Arm befahren nur kleine Boote und touristische Fahrzeuge, Vormittags machen wir einen Bummel zum Ort , ohne aber den Sandstrand des Schwarzen Meers zu entdecken. Erst Mittag legen wir ab und ankern in einer schmalen Durchfahrt zwischen dem Ufer und einer Insel bei km 38.

Gesegelt	12 km stromauf
Motor	12 km stromauf
Schleusen	

5.9. Ankerbucht bei km 38 – Meile 35 Tulcea- Arm



Der Tag beginnt mit dichtem Nebel. Auch am Donau- Delta geht der Sommer wohl in sein letztes Viertel. Wieder versuchen wir, nicht nur mit Motor, sondern auch ein Stück unter Segel stromauf zu fahren, Auwälder wechseln mit kahlen trockenen Bergen am rechten Ufer und einzelnen Felsformationen und machen diesen Donauabschnitt abwechslungs- und erlebnisreich. Beim Hotel Meile 35 dürfen wir anlegen. Wieder erleben wir aber eine herbe

Enttäuschung über die Qualität rumänischer Gastronomie. Trotz anfänglicher Zusage wird uns der Besuch des Hotelrestaurants verweigert. Was soll`s- verdienen sie eben nichts an uns.

Gesegelt	6 stromauf
Motor	53 stromauf
Schleusen	

6.9. Hotel Mila 35 – Meile 39

Endgültig und unwiderruflich motoren wir die letzten Kilometer von Meile 35 bis zum Dampfer Republica , an der uns Kapitan George schon helfend empfängt. Die Reise ist nun wirklich zu Ende- zumindest für Libertas II und Flying P. Pit 3 wartet noch eine Woche auf den Trailer für die Rückreise und unternimmt in dieser Zeit Fahrten in das nahe westliche Deltagebiet und den St-Georgs-Arm. Bei letztem schönen Wetter werden noch 52 km unter Segel und 68 km unter Motor zurückgelegt

Gesegelt		
Motor	6	stromauf
Schleusen		

Menschen, die uns besonders freundlich begegneten und die uns sehr geholfen haben

In der Vorbereitung und während des Törn haben wir viel Unterstützung und Hilfe verschiedener Menschen erfahren. Allen möchten wir hier an dieser Stelle herzlich danken. Das betrifft die Herren der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes ebenso wie Mitarbeiter von VIA Donau und der Sächsischen Binnenhäfen. Einige Namen möchten wir hier aber gesondert nennen:

Klaus Flach von der MSY Luna
 Roland Kollert und Lesley, Regensburg
 Ella in Bratislava
 Bela Kovac in Szigethalom bzw. Öreszpuszta
 Miklos, Besitzer des Wohnschiffes und Pontons aus Budapest
 Mihaly, Hafenmeister in Apatin
 Goga und Peter aus Novi Sad
 Boiko, Hafenmeister des Yachtclubs „Elite“ in Russe
 Pescha Ivanov, der Fischer und seine Familie

Seine Gattin Natalja Ivanova

Seine Tochter Nora Petrovna Ivanova

Deren Freundin Hana Jordanova

Valeri in Russe

Kapitan Valy vom Motorboot Breitling in Braila

Kapitan George vom Dampfer Republica in Tulcea

Vielen Dank für Euer freundliches Interesse und Eure tatkräftige Unterstützung.