

TERUG IN DE TIJD

Met de My Way III van DENDERMONDE naar ORSOVA



VERTREK ANTWERPEN



ORSOVA

Tien jaar terug ging onder de vleugels van de V.V.W. een toer- tocht door met als bestemming het Roemeense Orsova. De interesse om deel te nemen was er, en nadat de eerste con- tacten waren gelegd met de inrichters was de beslissing om mee te varen vlug genomen. Gezien de late toezegging en de te maken afspraken met werkgever, familie, toezicht, en alle andere zaken die in orde dienen gemaakt voor een maanden- lange trip, dienden we de My Way samen met nog 5 andere boten te laten overvaren tot Saal. (Regensburg Dtsl)

De datum van vertrek vanuit de Antwerpse haven aan boord van het Duitse schip "Sadt Würzburg" toebehorend aan de M.S.G was vastgelegd op 27 05 2005.

De weken vooraf is er alleen maar geleefd en gedacht in functie van de vaartocht naar het verre onbekende. Onder de 10 deelnemende jachten bevinden zich een vijftal bekende en bevriende schippers, dus het gezelschap is geen pro- bleem en de voorbereiding kan beginnen. Alle vermeende benodigdheden werden opgelijst, aan boord gesjouwd en afgestipt tot uiteindelijk op 25 mei de My Way in de vroege namiddag met de eb van Dendermonde naar Antwerpen kan vetrekken. De euforie is van heel korte duur. Enkele minuten na de start blijkt de s.b. motor warm te lopen, en een doemscenario raast door mijn gedachten. Dan maar op 1 motor verder en onderweg eens nazien wat de oorzaak zou kunnen zijn. De in alle haast opgeroepen hulp bood ook al geen uitsluitsel over oorzaak, laat staan een oplossing voor de pech. Dan maar een dieselspecialist er bij halen en ja, de culasse is mogelijke schuldige en wordt gedemonteerd en uitgetest bij de firma D'Hondt. Het verdict is onverbidde- lijk; culasse doorgeslagen en moet vervangen worden. Zo een onderdeel heeft men niet zo maar van het schap te nemen, en na veel zoekwerk is er eentje te beschikking in Nederland, dus geen onmiddellijke herstelling mogelijk. Deze vaststelling

was hard en na samenspraak met de firma D'Hondt, wordt er een ingewikkeld scenario uitgewerkt dat er uit bestaat om de boot met de gedemonteerde motor aan boord te kranen zoals voorzien. Mijn auto diende ook aan boord gehesen om de reis mee te maken. In Rhurort zouden we dan 2 dagen later met een nieuwe koppakking en een mecanicien aan boord gaan en terwijl het schip verder koers zet op de Rijn richting Mainz, dient de mecanicien de motor dezelfde nacht weer aan de praat te krijgen. Eens dit geklaard, kan de auto op de wal gezet worden in de omgeving van Düsseldorf om samen met mekanieker Kenneth naar huis terug te keren.

Proefdraaien kan enkel als de My Way te water ligt, daarom plannen we een week later nog een reisje naar Kelheim waar mijn boot intussen ontscheept is in de handelshaven. Allemaal nogal zware kost, doch capituleren is geen optie, ik wil en zal die tocht meemaken. Het is intussen al 4 juni 2005, en daar ik vanaf nu aan boord ben en blijf, begin ik vandaag met de dagtelling.

DAG 1. Nog een paar technische problemen bij het proefdraaien en uiteindelijk, ja hoor de motor doet het weer. Er resten ons nog aan aantal dagen vooraleer we met zijn allen de Donau gaan verkennen. Deze periode wordt, dank zij een goede voorbereiding, ingevuld met uitstappen naar diverse bezienswaardigheden in de omgeving. Gelukkig verlopen de inderhaast gemaakte afspraken volgens het draaiboek en Etienne Verlee van de Linas smeedt de laatste schakel van het helse plan door mijn thuis achtergebleven matroos naar het verre Beieren te brengen. Het is 8 juni 2005. Eind goed al goed, het Beierse bier kan vloeien, en dat hebben ze geweten in het Winzerhof te Kelheim. Doch de miserie blijft me achtervolgen. Bij een zoveelste oliecontrole blijkt er nog steeds een weinig water tot in het carter door te sijpelen ???

Dag 9. De officiële startdag is vastgelegd op 13 06 en te 8 u 30 verlaten we onder luid hoorngeschal met 11 motorboten de Marina te Saal. Na een bewogen dag en met een ongerust hart voor verder motorisch onheil stopt de vloot na 70 km te Pondorf (Km.2340) aan een meerplaats (werksteiger) van de W.S.V. Hier mag men nooit ofte nimmer aanmeren, doch we geven er een andere benaming aan (Water Sport Vereniging) en dan is het voor ons ineens wel oké. Enig te melden voorval van de eerste vaardag is dat een boot uit Geraardsbergen in de sluis van Regensburg bij het ledigen van de kolk het grote mes moest hanteren. Eén van de deelnemende boten de "Rochebise" een ex huurboot genre Connoisseur, uit de Franse Pyreneeën kon blijkbaar de aangenomen snelheid niet aan, en zou een paar dagen later, uit eigen beweging, als eerste rechtsomkeer maken.

DAG 11. Na een onrustige nacht, veroorzaakt door de scheepvaart, gaat het vandaag richting Deggendorf. We slingeren aan een behoorlijke 20 km / u voorbij schilderachtige dorpjes die na elke bocht opdoemen in het panorama. Een

onwaarschijnlijk gevoel van avontuurlijke voldoening, gekruid met al dat moois dat de Donau te bieden heeft, bekruipt een mens. De aangekochte boeken van cartograaf Pierre Verbergh zijn onze leidraad bij het varen, en ik maak hier en daar op de kaarten allerlei aantekening, die wie weet ooit nog eens kunnen van pas komen. Intussen heeft iedereen zich aan elkaar voorgesteld en worden de vaareigenschappen en afmetingen van de diverse boten in rekening gebracht voor de volgorde bij het afmeren. Zoveel is zeker, het zal geen sinecure worden om de havens die we gaan aandoen op het ganse traject al de deelnemende boten een geschikte plaats toe te kennen. De satelliet steigers zijn overal berekend en voorzien voor boten onder de 10 m. en in de breedte ontoegankelijk voor + 3,5 m. Enkel de al of niet aanwezige kopsteigers bieden enig soelaas voor enkele boten van onze groep. Dit brengt met zich dat het meermaals improviseren is en dat er al eens gemopperd wordt als het even niet naar de verwachtingen of verzuchtingen van de schippers verloopt. Reis leider Paul De Nayer (al dan niet met lange ij) heeft het heft goed in handen en kan meestal rekenen op het gezonde verstand van de deelnemers. Op km 2285 in Deggendorf houden we het bekeken voor vandaag, en meren af in een insteekhaven. We liggen driedubbel gemeerd tegen damplankwanden, doch we klagen niet gezien we uit de stroming en buiten de golfslag rustig kunnen overnachten.





SAMENVLOEIING DONAU INN ILZ

Dag 12. Vandaag is er ineens veel trafiek waar te nemen en krijgen we soms enge stukken vaarwater te verwerken. De bedoeling is te stoppen in Heining op km 2332. De haven van M.Y.C.Passau is voor ons niet toegankelijk en we dienen dus noodgedwongen op stroom langs de buitenkant aan te meren. Dit is een eerste testcase en er zijn enige strubbelingen en later ook nog schade bij de Limed door golfslag. De Rochebise, het Franse motorjacht is op sleep genomen door de Roerdomp, doch dit kan niet beletten dat hij besluit; "Tot hier en niet verder". Jusq'ici et ne pas plus loin. We laten het evenwel niet aan ons hartje komen en vieren op gepaste wijze in het gezellige clubhuis, het afscheid van Marie Françoise en Jean Pierre en wensen hen een goede terugreis.

Dag 13. Wij nemen een snipperdag en reizen met z'n allen naar Passau. De Dom, de vernielde burcht, een paleis, de samenloop van de Ilz met de Inn in de Donau, de gezellige binnenstad en nog een aantal bezienswaardigheden, het moet er allemaal door vooraleer de bus ons terugbrengt naar onze geïmproviseerde aanlegplaats op de fel stromende Donau. Het is 17 juni en Dag 14 brengt ons naar Assach. We varen voorbij de samenloop van de Ilz en de Inn die zich met hun eigen gekleurde water in de Donau mengen, en hebben ogen te kort om de bezienswaardigheden langs de fel glooiende oevers in ons op te nemen.

Het is zeer warm en de Roerdomp heeft koelingsproblemen met de stuurboordmotor. Het is dus zeer welkom dat we er mee ophouden voor vandaag. De werkkledij is steeds in mijn nabijheid en ik duik onmiddellijk de machinekamer in, doch gezien de ernst van het euvel, dient er hulp van buitenaf opgeroepen. Allemaal geen probleem, doch een dagje supplement in de prettige haven dringt zich op, gezien er een soort gebroken leiding dient nagemaakt te worden. Ten einde onze tijd nuttig te maken, organiseren we inderhaast een BBQ met alles erop en eraan. We rekenen af (€ 1,5 per meter) met de havenmeester van dienst gezien we de volgende ochtend vroeg willen wegvaren.

Dag 16. Wij verslapen ons een beetje en komen nog net op tijd de groep vervoegen om de sluis van Ottenheim in te varen. Het weer is vanaf 's morgens al drukkend warm en we meren na 50 km en het doorvaren van 3 sluizen af te Grein. Een klein en liefelijk haventje met een prachtig uitzicht. Het is wel even wringen met de schoentrekker om er allemaal in te passen, doch het lukt en iedereen is tevreden. Er is eten besteld voor iedereen die intekende, en ja, alle manschappen zijn op post voor het aperitief en het vis- of vogelmenu.

Dag 17. Van Grein naar Marbach. Amper 30 km gevaren met 1 sluis, en dit alles onder een lekker zonnetje. In de sluis van Persenburg is er eentje uit de groep die door te korte touwen in de problemen komt en zijn boot noodgedwongen 180° moet laten ronddraaien, en daardoor recht op mij komt afdrijven. Gelukkig heb ik het maneuver doorzien en kan ik me nog net op tijd enkele meters laten afzakken zodat hij me rakelings kan passeren. Geen nood, als een echte Vagebond mee zakken en dan maar achteruit de sluis uit is het enige dat de schipper kan doen. Te Marbach meren we aan in het nette haventje. Het is de avond van de zonnewende en we gaan bij ondergaande zon op aanraden van en bij de havenmeester eten in Landsgastof "Zur Schönen Wienerin." Diezelfde havenmeester voorziet ons in een busje zodat we de volgende dag met z'n allen een bezoek kunnen brengen aan Melk. Dit is zoals u wellicht weet één van de meest toeristische en bezochte site langs de Donau in Oostenrijk. Dit eeuwenoude klooster is werkelijk adembenemend mooi en straalt een nooit eerder geziene pracht en praal uit. Ook hier ogen te kort om alle unieke muurschilderingen en het overdreven aan bladgoud te aanschouwen. Het is dan ook triest om te vernemen dat al het bestede geld aan die waanzinnig mooie tempel bijeen is geharkt door de plaatselijke boerenbevolking met het innen van allerlei taken en belastingen.....is er veel veranderd ondertussen?

Dag 19. Vandaag staat Krems als eindbestemming op het programma. Het is nog relatief vroeg als we Marbach verlaten. Het is halsreikend uitkijken hoe we al varend vanop de Donau



JACHTHAVEN KREMS

het klooster van Melk zien opdoemen, hoog verheven boven de berg waarop het eeuwen geleden is gebouwd. Een enig kader en wederom het Kippenvormmoment. Een mens zou voor minder van zijn melk geraken. Mijn innerlijk geluk is van korte duur. Ter hoogte van Durnstein km. 2007, is het de bakboordmotor die warm loopt, en ben ik op 1 motor aangewezen om in een hals onweer aan te meren in Krems. Het is dit maal niet zo erg gesteld, een slecht vastgezette waterdarm is er oorzaak van dat het water dan maar rechtstreeks in het ruim terecht komt. Gelukkig is de bilge-pomp haar werk blijven doen en die pompt alles onmiddellijk naar buiten. De helzwarte onweersbui is weggetrokken, de waterdarm is vastgeschroefd, en we genieten nog van een heerlijke avond. Het havengeld is hier al opgelopen tot € 2 per strekkende meter.

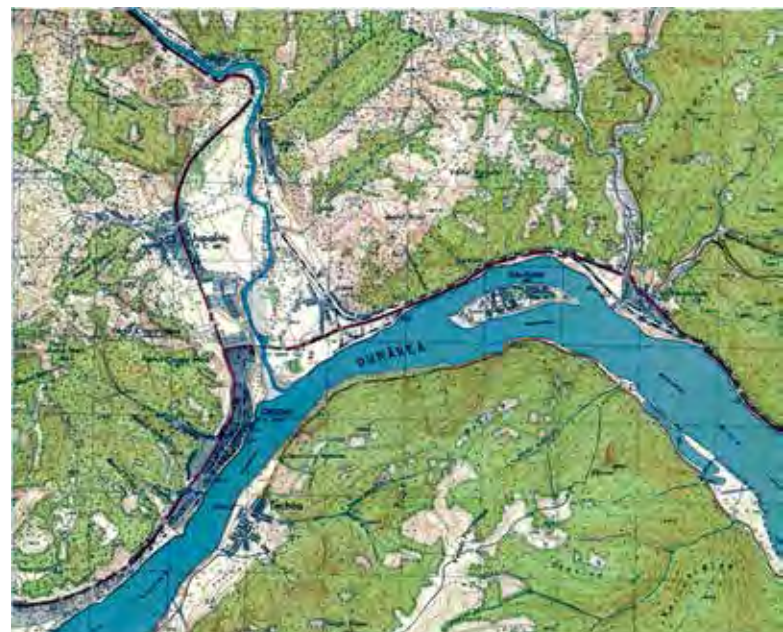
Dag 20. Een stralende zon begeleidt ons naar de Europese hoofdstad van de muziek, Wenen. De zon schroeit en het is maar goed dat er over de brede Donau een briesje waait. We melden ons rond 15 u aan via de boordradio bij de Marina Wien. De jachthaven van Wenen is nogal groots en de luxe kan niet op. Door toedoen van twee boten die hier hun boot verkleinen met maar liefst 80 % kunnen we allemaal met onze vlaggenbrief naar de Capitainerie. Het is de havenkapitein niet ontgaan dat er wel enig verschil is tussen de opgegeven 10 m. en de 18 m. metende jachten. Ja, niet alleen Nederlanders beschikken over verrekijkers, trouwens hoe moet het met een boot van 18 m. die op een aangewezen plaats van 12 m. dient te gaan aanmeren? Deze jachthaven is de duurste op heel de trip. € 3 per meter, doch voor 4 dagen is er een prijsvermindering en betalen we € 2 /m. Het koelingsprobleem van de sb. motor bij de Roerdomp blijft een zorgenkind, en een origineel wisselstuk komt helemaal vanuit Verrebroek naar Wenen. We sleutelen nog maar eens tot het proefdraaien ons beloont. De 4 dagen In Wenen vullen we verder op met diverse bezigheden. Bezoek aan de stad, wasmachine doen draaien, hondjes wassen, pedicure, boodschappen, de boot reinigen binnen en buiten, met de taxi naar een buiten de stad gelegen eethuis, een verjaardagsfeest organiseren, en het opvullen en ledigen van de ijskast. De 4 dagen Wenen gaan vliegsvlug voorbij en we maken ons op om morgen terug te gaan varen.

Dag 24. We zijn al 27 juni als we 's morgens de Sissi stad en het Prater rad achter ons laten richting Bratislava. Het is nog steeds mooi en warm weer, en het enige dat ons benauwend bezighoudt is de komende grenscontrole. Op km 1880, ter hoogte van Devin en even voorbij een zijriviertje "March" genaamd, zien we de aan bb zijde de Oost Europese Douane. Alles was tot in de puntjes voorbereid door Paul en we dienden ons enkel te draaien en tegen de stroming in even aan te meren tegen een soort drijvend kantoor om onze reispassen af te stempelen. Dat zogenaamd kantoor doet me eerder denken aan een drijvende camouflagetent in volle oorlog. De eerste kennismaking met de Oost Europese Douane is wel bangstigend en we kunnen ons tegelijkertijd wel indenken dat de grenspolitie en douane ons als Westerse rijkelui aanzien, en

ons dus met niet al te veel enthousiasme verwelkomen. Eens dit achter de rug varen we tegen zo'n goede 20 km / u richting Bratislava. Het blijft drukkend heet en gelukkig worden we bij Dodo, in de Marina MYSB (km.1865) verwelkomd en kunnen we onder het nuttigen van grote dorstlesser onze wedervaren van vandaag vertellen.

Wij zijn blijkbaar niet onopgemerkt Slowakije binnengevaren, gezien de regionale televisie na een paar uur al ter plaatse is voor beelden en een interview. De hele havenaccommodatie is drijvend, en fraai ingericht. Ik zoek gasolie in het zwarte circuit en ja het lukt nog ook om een 280 liter aan demi prijs te bekomen. Dit kost wel enige moeite, doch wie verdient er nu € 200 in een mum van tijd? Ook hier in de haven is het improviseren met de ligplaatsen, en met € 2 per m. is het nu ook weer niet echt goedkoop, doch het is een hele belevenis en de sfeer is mateloos goed. De supermarkt is op loopafstand, en het is ons al rap duidelijk dat alle Westerse consumptiemerken ook hier, in dit Godvergeten gat, verkrijgbaar zijn. We slaan ons op de borst als we bovendien hier alles beterkoop geprijsd zien. Wij blijven hier drie nachten, en dus hebben we twee dagen om de omgeving te verkennen. Ook dit maal is er voor vervoer gezorgd en de rondrit brengt ons over een verwoeste eeuwenoude burcht naar een paleis en een 200 meter hoge zendmast die om het uur rond zijn as draait en ons dus een fenomenaal prachtig panorama geeft over de wijde omgeving. Dit alles terwijl we een lekker menu verorberen. Eén ding is nogal verwarrend met die draaiende toren.... het is moeilijk om het toilet terug te vinden.

Hierbij alvast een kaartje om Osrova op te zoeken.



Dag 26. Onze tweede dag op het grondgebied van Slovenska Republika. Wij verkennen Bratislava, proeven wijn, drinken Stella in café "De Zwaan", en 's avonds, bij Dodo, begeleidt een zigeunerorkest ons bij het eten van een al even Slavisch gerecht. Wij kunnen begot zowaar de opgenomen televisiereportage van eergisteren bekijken. Onverstaanbare taal maar de beelden spraken boekdelen, de verwachtingen waren hoog, doch wij moeten grif toegeven dat we nooit het niveau zullen halen van Di Caprio, dat is zeker.

Dag 27. We verlaten onder een regenachtige hemel Bratislava. We krijgen nog wat raadgevingen in verband met het vaarwater en de sluis van Gabčíkovo die we vandaag moeten passeren. Een breed en kaarsrecht lopend stuk kanaal van ongeveer 18 km lang, dat begint bij de splitsing op km.1853 met de Oude Donau, vormt de aanloop naar de beruchte sluis van Gabčíkovo.



Als hier de wind achterop blaast (uit Noord-West) en je moet wachten voor de sluis, dan is het voor niemand van ons mogelijk om ergens aan te meren. Dit is de schrik van de Donau. Gelukkig komt de wind uit Noord-Oost en dus langszij geblazen, en kunnen we enige beschutting vinden achter de hoge betonnen muren van de strekdam tot we de sluisolk in mogen varen. Dit is een gigantische sluis van 275 op 34 meter met een verval van 20 meter. Naast ons ligt een Bulgaarse duwvaartcombinatie. Het zijn 2 even lange pontonbakken van 120 meter die zijdelings met elkaar verbonden zijn. De lading bestaat uit vrachtwagens, opleggers en landbouwwerktuigen afkomstig uit Duitsland. We krijgen voorrang bij het uitvaren en als we achterom kijken zien we enorme massa's water over de brede barrage de diepte induiken.

Vanaf hier zijn er geen sluisen meer. We bevinden ons terug op de sterk vloeiende Donau en varen na 3 uur de rustige haven van Komarno binnen. Veel tijd om boordkarweitjes te verrichten krijgen we niet. Iemand komt ons opeisen en wijst naar het gebouwtje op het uiteinde van de haven. Nu verstaan we wel wat er gaande is. De gebaren voor drinken zijn internationaal, en ja, onze gastheren nodigen ons uit voor een welkomstdrink. Alles is gloednieuw en ruikt nog naar ruw hout en olieverbod, doch dat went na enige tijd, om maar niet te zeggen dat na het nuttigen van al die cocktails onze geurorganen volledig buiten strijd zijn.

De Donau vormt hier de natuurlijke grens tussen het Slovaakse Komarno en het Hongaarse Komaron. Op de brugverbinding tussen deze twee grenssteden posten constant douane en gewapende grenspolitie van beide landen. Klassiek is het dat elke uitbater van een jachthaven ook wel ergens in de buurt een restaurant uitbaat. Ook nu is het niet anders en is het weer eten geblazen. Om het gezellig te houden nemen we zelf muziekschijfjes mee uit eigen verzameling. Dit alles heeft tot gevolg dat zelfs de ouderdomsdeken van de deelnemers mee de dansvloer onveilig maakt.

Dag 29. Twee overnachtingen en wegwezen. De bunkerboot bij de haveningang weigert om ons gasolie te bunkeren en gezien wij elkaar niet begrijpen, is het onbegonnen werk verder aan te dringen. Onmiddellijk na het buitenvaren van de haven is er ineens douanecontrole van de Hongaarse douane. Chaos allom: papieren, stempels, paspoorten, alles dient de revue te passeren. We worden in eerst instantie afgeperst voor zo'n € 65 per boot, doch de onderhandelingen zijn succesvol



en de inklaringskost is teruggebracht tot € 40 voor de ganse vloot. En puurdere vorm van corruptie bestaat er toch niet? Ik wed voor al dat me lief is dat de geregelde televisiereclame over onze aanwezigheid dubbel hun aandacht trekt. Dit incident doet wel even de wenkbrauwen fronsen en stemt tot nadenken. Het doet geen goed aan het vakantiegevoel. Met een paar uur vertraging varen we dan toch maar verder in de afvaart richting Esztergom. De ingang van de haven is zeer eng en het zal niet meer breder worden, zodat enkele kapiteins besluiten buiten op stroom te blijven liggen met hun jacht.

Wij varen nog enkele honderden meters verder tegen de stroming in en volgen het bochtige havengeultje, doch ook voor ons is het hier terminus. Havenmeester Dan heeft voor ons deze plaatsen vrijgemaakt en we kunnen aanmeren tegen schamele vlottende steigers. Met uitzicht op de Mattheüskerk vinden we het toch een prima ligplaats. Bij het havenkantoorje merken we terug televisieopnames van de regionale zender om onze aanwezigheid in de kijker te brengen. Dit Hongaarse stadje verkennen we met een open treintje. Afwisselend met mooie gebouwen en de Dom passeren we, in schril contrast, ook de armere buitenwijken. Italiaanse koffie en Stella uit Leuven drinken, pinnen aan een K.B.C. bank, alles kan hier in deze toch wel voor een groot deel verloederde regio.

Dag 30. De geul verlaten is nog niet zo simpel. Sommigen verkiezen om overstuur terug naar de Donau te varen, doch ik waag het om ter plaatse te keren. Na veel lawaai en gevloek over de marifoon geraakt iedereen zonder averij uit de geul terug op de Donau. Er scheiden ons nog ongeveer 70 km van de Hongaarse hoofdstad Boedapest. De weergoden zijn al vroeg onze bondgenoten, zodat de cabriotent weer omlaag kan. De Vaertwel neemt een alternatieve vaarweg langs een zijarm om tot Boedapest te varen. Op Km.1651, aan de Arpadbrug draaien we de op de rechteroever gelegen jachthaven van Boedapest in, nadat we met zijn allen een vlootparade houden op vraag van..... ja de televisie. De Marina is mooi uitgebouwd en hier voorziet de accommodatie ook ligplaatsen voor grotere boten. (wat een zegen) We tekenen meteen voor 4 overnachtingen. Enig nadeel of voordeel is dat we wel enigszins op diverse ligplaatsen verspreid liggen. Harde techno-muziek via luidsprekers afkomstig uit de vlakbij gelegen bar-dancing van de haven, in combinatie met de warmte, houdt ons uit onze nachtrust. Herhaaldelijk vragen om minder decibels bij de D.J. haalt niets uit. Het stoort me in zo erg dat ik in het holst van de nacht, in pyjama, maar gewapend met een kniptang, de draden van de buitenluidsprekers gewoon doorknip. Probleem opgelost en nu maar lekker pitten.

Dag 31. Het is maandagmorgen 4 juli en de zon verblindt mij als ik me met versufte kop aan dek waag. Ik ontwaar dat de luidsprekerdraden nog steeds hangen te bengelen. Goed zo. Een autocar komt ons even later net buiten de haven ophalen voor een rondrit. De eerste stop is het imposante Heldenplein.

Nadien rijden ze met ons naar de Poesta, waar we te gast zijn op een grote ranch voor een wervelende paardenshow, inclusief een natje en een droogje.



We besluiten de dag met een bezoek aan Auchan, om ons de kans te geven proviand in te slaan. Dit enorm groot winkelcentrum is 24 op 24 open gans het jaar. 's Anderdaags is het werken geblazen. Pierre Verberghet brengt me 20 liter motorolie mee. Onmiddellijk begin ik de broodnodige oliewissel van de motoren en de filters, gezien er in de namiddag met een paar vrienden is afgesproken om een bezoek te brengen aan de befaamde Heilbaden met alles erop en eraan. Met twee kleinere toeristenbusjes verkennen we Buda. Hier wonen de minder begoede hoofdstadbewoners. Via de wereldberoemde kettingbrug rijden we naar Pest, met als uitschieter het immens grote parlement. Met een etentje in een pittoresk visrestaurant besluiten we ons verblijf in Boedapest.



PARLEMENT, BOEPAPEST



KONING MATTHIAS, BOEPEPEST

Dag 34. Het is nu zeker, de Vaertwel maakt rechtsomkeer. We nemen afscheid van Bernard en Liza en met nog 9 boten zakken we verder de Donau af richting het onbekende. Volgens het draaiboek staat er vandaag aangestipt dat we gaan overnachten in Dunafoldvar op Km.1562. Het is zonnig van bij de start en onze batterijen zijn weer goed opgeladen met allerlei gebeurtenissen en leuke herinneringen. Zoals voorzien melden we ons aan te Dunafoldfar. Het is weer een hels gedoe, gezien we stroomopwaarts dienen af te meren tegen een paar houten palen. Vastmaken kunnen we aan boomstronken. De afgesproken prijs voor overnachting is € 12 en hier is ook avondeten besteld. De gemaakte plannen worden echter gecancelled omdat de man op de dijk verwijst naar een bord, waarop hij de € 12 voor overnachting afveegt en er zonder verpinken € 50 op neerschrijft. Consternatie bij iedereen. Wat gaan we hier nog allemaal meemaken? De beslissing is voor sommigen onder ons rap gemaakt. Wegwezen en verderop uitkijken naar een ligplaats voor de nacht. De man maakt zich ongetwijfeld sterk dat we wel zullen inbinden, gezien er tussen hier en Baja (80 km verder) toch geen overnachtingsmogelijkheden zijn. Niets is minder waar. Eén voor één halen we de trossen in en gaan verder op zoek. Een deel van de groep ziet het niet meer zitten en gaat op anker liggen of gaat tegen een op anker liggende laadbak vastmaken. Wij varen door tot de duisternis valt en meren af in Baja, in een baai net voor een restaurant, waarop in een mum van tijd een regelrechte aanval wordt ingezet. Enige oplettendheid is hier wel geboden, gezien we enkel met drie boten achteraan tegen de steiger vastgemaakt liggen, en er ook nog een paar boten langszij zijn komen aanmeren. Voor alle zekerheid zetten we vooraan ons anker bij om niet te gaan drijven met de schamele ponton.

Eens we relatief goed liggen, bestormen we met zijn allen het restaurant. Veel keuze hebben we niet, maar als je weet dat 1/2 liter bier zoveel calorieën heeft als 4 boterhammen, dan reken ik zo in alle rapte uit dat we zeker een gans brood opgegeten hebben..... of heb ik het mis? De volgende dag worden



we in groep verwacht op het stadhuis voor een ontvangst met de burgemeester. In de straten van de stad, op weg naar het stadhuis, zien we de voorbereidselen van het jaarlijkse vissoepfestijn. Tienduizenden mensen komen jaarlijks naar Baja afgezakt voor dit grandioos evenement. Overal in alle straten van de stad en op het grote marktplein staan identieke houten tafels en banken opgesteld, met ernaast vuurtjes om de soep te bereiden. Een onwaarschijnlijke organisatie. Jammer genoeg moeten we morgen weer verder, al had ik persoonlijk hier heel graag nog een dag gebleven om dit festijn eens mee te maken. Eén van onze noorderburen moet zonnig over de marifoon zijn gal uitspuwen tegen de medeorganisator Pierre. Foei!

Dag 36. Het heeft vannacht flink geregend en het water is fel gestegen. Gevolg: we zijn losgeslagen en zwalpen lichtjes heen en weer met de ponton. Ik wék alle manschappen en kan nog net de wal bereiken om enkele touwen te lossen. De meesten verschijnen in nachtkledij met suffe oogjes en begrijpen niet dat ook de ponton los is en met ons meedrijft. Nood breekt wet en iedereen start. Wel is het dispuut van gisteren nog niet ten einde en is het reisleader Paul die het moet ontgelden. Dubbel foei! Dit doe je zeker niet over de marifoon. Niemand schenkt er verder nog enige aandacht aan, daar we vandaag een 10-tal uren moeten varen. Het is uiteindelijk daarvoor dat we naar hier zijn gekomen. Het landschap is hier vlak en de verbaasde vissersblikken liegen er niet om. Dit hebben zij hier nog nooit eerder gezien. De vloot moet te Mohàcs op Km.1447 terug tegen de wal voor douaneformaliteiten. We nemen de nodige papieren van alle deelnemers mee naar het sterk verouderde bureeltje, om daar te moeten vernemen dat ieder motorjacht € 40 verschuldigd is. Na enige discussie kloppen we de prijs af op € 4 en komt de stempel uit zijn bureel-lade. Oef, wat een opluchting. Op het laatste nippertje, net voor we willen vertrekken, komt er dan toch nog zo'n pseudo-beambte op de kade € 20 per boot ophalen. Hoe kan dat nu? Alles is toch geregeld? Iedereen kijkt naar iedereen en we verdenken hem van pure aftroggelarij en, terwijl we zelfzeker(?) de motoren starten en een foto toestel bovenhalen, druipet de man af. Wat leren we toch snel.

We verlaten nu bijna Hongarije en trekken verder de Donau op tot onze eindbestemming: Osrova.

Op Km 1433 verlaten we Hongarije en trekt de Donau de natuurlijke grens met op linkeroever Servië en langs de rechteroever Kroatië. Vanavond zijn we te gast in het Kroatische Osijek, dat een 20 km ver op de Drava rivier (Km 1383) is gelegen. Bij het opdraaien van de Drava voelen we onmiddellijk dat we hier felle tegenstroming hebben. Het aanmeren ter plaatse is zeker niet simpel. Schuine oever met stenen. We vissen een ketting op, leggen twee steeklijnen en zetten het roer af. Met een geleende loopplank kunnen we zo als echte paracommando's aan wal.



Dag 37. 's Morgens bezoeken we de plaatselijke markt, om nadien met een auto-car naar het verderop gelegen Vukovar te rijden. Bij het naderen van deze stad zien we hoe de gruwel hier heeft toegeslagen.

In de stad zelf liggen vele huizen in puin en al de overige dragen nog duidelijk de sporen van de oorlog. We lopen als echte

ramptoeristen door de verlaten straten waar de weinig overgebleven bewoners op zoek zijn om een nieuwe toekomst op te bouwen, al zal het wel enige generaties duren vooraleer hier de tijd alle wonden zal helen. Aangeslagen en vol verbijstering van deze confrontatie stappen we terug op de bus die ons eerst naar een wijndegustatie brengt alvorens ons terug naar Osijek te voeren. Een dag om nooit of nimmer te vergeten.

Dag 38. Het is zondagmorgen 11 juli n om 5 uur in de morgen komt een olieboer ons bevoorraden....ja! Zondag 05u. Na deze grote klus is het wachten op de Revision. Deze keer geen gezever, gezien de baas van de jachthaven goed bevriend is met de ambtenaar van dienst. Er komt zowaar een fanfare ons uitwuiwen, als we onder luid hoorngeschal afscheid nemen van Osijek. We passeren de havenstad Vukovar en denken nog eens aan gisteren. Het weer slaat om en het regent oude wijven. Rond 16u. varen we Servië binnen (Km 1296) en doen gauw de vlaggenwissel, zoniet riskeren we hier problemen te krijgen. Onze dagteller tussen vertrek en aankomst staat op 148 als we rond 19u. in Novi Sad de haven indraaien. Niemand van de groep zoekt nog vertier in het fraaie clubhuis. Wie wel nog in de haven rondloopt, is de havenpolitie, de douane, en de vreemdelingenpolitie.....Dachten die nu echt dat we iemand naar hier zouden binnensmokkelen? Even voor 22u. komen 3 van hen ook bij mij op bezoek. Drie ambtenaren in uniform, geschoeid en geladen met schietijzers op zoek naar niets. Het is hen alleen om doen de boten eens binnenin te bezichtigen en mogelijks hier of daar iets los te krijgen. Ik bied hen een drankje aan en na een korte conversatie met aangevulde gebarentaal verdwijnen ze als schimmen in de regenachtige nacht.

Dag 39. D eerste job is een bezoek aan een tandarts. Hilarisch tafereel in zijn praktijk. Als eerste patiënt ga ik met hem mee naar zijn werkterrein. Eens in zijn praktijk schakelt hij een compressor aan, waardoor heel het appartementenblok gaat daveren. Zou ik verkeerdelijk in een kunstatelier zijn terecht gekomen? Neen, hij is wel degelijk tandarts en doet wat hij moet, al dient gezegd dat mijn vulling na enkele uren vóór mij op de straatstenen belandt. In de haven worden onze lege gasflessen opgehaald en iemand neemt ze mee om op te vullen à € 5,5 per fles. We geven nog vlug eerst onze douanepapieren af vooraleer de bus op te stappen voor diverse bezoeken. Een burcht, 2 kloosters, wijn- en honingdegustatie en het onontbeerlijke etentje met zigeuner orkest maken de dag rond. Enkelingen wagen zich nog in de bar van de jachthaven. Ik verkies om vroeg tussen de lakens te verdwijnen, gezien we morgenvroeg om 04u. startklaar moeten zijn.



Dag 40. De noodbrug (zes duwbakken van 80 meter) die, ter vervanging van de stukgeschoten Vrijheidsbrug, dwars over de Donau ligt, gaat elke nacht gedurende één uur open voor het nautisch verkeer. Via de marifoon worden we om 04u15 verzocht de brugopening door te varen. Het is nog pikkedonker als we één na één door de weggetrokken pontonsecties varen. Uiterst gespannen en met stress tot in alle vitale delen komen we heelhuids door dit obstakel. Dit is al lang geen spelevaren meer. De Donau

“by night” bevaren is een belevenis op zich. Langzamerhand zien we ochtendschemering aan de einder. De zon doorprikte sporadisch de sluimernevel tot we een heldere blauwe hemel zien, die ons niet meer loslaat tot we op Km. 1170 de haven van Belgrado bereiken. De stroom is hier een 1200 meter breed en weer moeten we nog even rondvaren en de boot met de kop in de stroming houden voor het maken van een T.V. reportage. Na drie kwartier kunnen de wij, de figuranten, dan toch onze aangewezen plaats opzoeken recht tegenover het Yougoslavia hotel.



Dag 41. Hier ook weer bezoeken aan een burcht, kerken, museum met 's avonds de apotheose in een Slavisch restaurant, waar ook de grote baas van VVW, Marc Persoons, aanwezig is. Het lekker eten en drinken en het plaatsen van een danspasje wordt ontsierd door enig tumult. Geen erg, door het te negeren luwt de hevigste storm, en we amuseren ons te pletter met de eend van Alois.

Dag 42. Het onderwerp van gesprek is nog steeds het dispuut van gisteravond. Wie, hoe, wat, wanneer over de terugreis. Mij laat het enigszins koud, al kan ik wel begrijpen dat sommigen onder tijdsdruk komen te staan, ook nog in gedachte dat het keerpunt van de reis in Orsova, nog 220 Km. stroomafwaarts ligt.

Dag 43. Als de nood het hoogst is, is de redding nabij. Ook dit keer is het een waarheid als eenvrachtschip. Door toedoen van Pierre Verberghet hebben we enigszins zekerheid dat een schip bereid is gevonden om ons mee in de opvaart te nemen. Gerustgesteld verlaat de vloot Belgrado. Breed water, waar de zon haar stralen overvloedig op kwijt kan, en een in der haast bijgekomen ontvangst in Smederevo maken dat we weer voeling hebben met een vrolijke vakantie. In Smederevo (km 1117) komt een heel mooi meisje ons verwelkomen en ze gidst ons naar allerlei bezienswaardigheden en de bijzonderste plekjes van haar stad, met alweer T.V. opnames aan de aloude Romeinse burcht.



De liefde was hevig maar kort en na een paar uur draaien de motoren op volle kracht richting Veliko Gradiste (km954), waar het speenvarken al hangt te draaien. Ondertussen is de Donau de grens gaan maken tussen Roemenië en Servië.

Dag 44. Het traditioneel geworden bezoek van de douane laat even op zich wachten, alvorens we onder een blauwe hemel afreizen naar onze eindbestemming Orsova. Een eeuwenoude burcht aan onze bakboordzijde, Golubac genaamd, is de poort naar het Kazangebergte dat een uitloper is van de Karpaten. Het vaarwater is hier heel wispelturig. Afwisselend breed en ondiep en dan weer smal en met diepten tot 40 a 50 meter, met als gevolg talrijke neringen en brede draaikolken, die ons zowaar de andere kant uitsturen. Dit alles kan ons niet tegenhouden om de gashendel op 'ralanti' te zetten, zodat we volop kunnen genieten van dit enig machtig decor dat we nu zachtjes achter ons laten wegdeemsteren.

De zoveelste WOUW..... Ruwe aaneen geregen rotsmassa's die uit de Donau recht de hemel inschieten vormen unieke panorama's en worden zomaar volautomatisch op ons geheugen geplakt. Hier is geen tijd, geen gedoe, geen bevel, geen wet, geen niets, hier heerst de stilte van de pracht. Het geluk kan niet op en tranen nemen zowaar de bovenhand.

Rond 16u. kunnen we in de baai van Orsova de motoren voor een paar dagen het zwijgen opleggen. De groep ligt een beetje her en der verspreid net voorbij de handelshaven en de scheepswerf. De Roerdomp en de My Way liggen vastge-



maakt tegen een soort rondvaartboot. De matroos, Luciano, is een vriendelijke Roemeen die een weinig Engels spreekt, en ons onmiddellijk in zijn hart sluit. Wij bekomen via zijn kajuit zowaar elektriciteit via een 'beldraad'-leiding, maar kom, niets is nog minder en we zijn hem zeer dankbaar. Ook hier weer de douanecontrole met alle papieren. Deze keer moeten we zelfs ons paspoort inleveren tot de datum van ons vertrek? Een taxi, of wat er voor moet doorgaan, brengt ons 's avonds naar een hoger gelegen restaurant.



UITWISSELING VAN DE VLAGGEN IN ORSAVA

De havenautoriteiten zijn ook van de partij en er is de traditionele uitwisseling van vlaggen en geschenken alvorens we het lam (aan de spit) mogen aansnijden.

Dag 45. We hebben afgesproken met een Roemeense ex-kapitein van een Zwitserse rederij om de streek te verken-

nen. Hij komt ons afhalen met zijn auto. Daar hij hier wel enig gezag heeft, gaan hier alle poortjes voor hem open, en dus ook voor ons. Zeer leerrijk en beter dan eerder welke gids loodst hij ons overal naartoe. Zo laat hij ons foto's zien van zijn geboortehuis, dat samen met het hele dorp 30 jaar terug 25 meter onder water is gezet. Dit moest gebeuren als onderdeel voor de bouw van de Eiserne-Tor (km 860). Men heeft toen eerst voor de hele bevolking, hoger op de bergflanken, huizen gebouwd, om nadien het verlaten dorp onder water te zetten. Het oude dorp zit dus met kerk en alle ander gebouwen 25 meter onder de waterspiegel waar wij nu aangemeerd liggen. Raar toch, en terwijl Joseph zijn verhaal doet, pinkt hij meermaals een traan weg.



DE VLOOT VAN BOVENAF

Dag 46. Ik doe nog maar eens motorolie-vidange en kan toch weer dieselolie bunkeren via het zwarte circuit. Wie niet waagt, niet wint en zo blijft mijn tank vol.

Dag 47. We noteren 21 juli. Alvorens we na de middag beginnen aan de terugreis, vaar ik 's morgens rond de baai met lonel, een plaatselijke medewerker van Tresco, en kraken nog een fles op het afscheid en de ontstane vriendschap. Om 13u. is het zover. We tornen tegen de stroom op richting Hamme, maar dat zal nog niet voor vandaag zijn. De snelheid is gereduceerd tot gemiddeld een 7 km/u. We varen tot de duisternis valt en gaan voor anker op km.1029. Net voor we gaan slapen, krijgen we de boodschap dat we de volgende dag tegen 10u aan de sleep moeten hangen.



VELIKE GRADISTE

Dag 48. Korte nacht. Om 05u. lichten we het anker en vertrekken we naar Velike Gradiste.

Voor de zoveelste Revision moeten we aanmeren tegen de douaneponton. Alleen het aanmeren tegen de

ponton kost al geld. Daarbij komen er nog vaste kosten voor het afhandelen van de papieren en zo komen we gauw uit op € 11 per boot. Dan is het uur van de waarheid gekomen. Eén na één moeten we gaan aanmeren tegen de op stroom verankerde DUNEREA III, een Bulgaars vrachtschip van 85 meter met bestemming Regensburg, geladen met zonnebloempitten.



VASTMAKEN, TERUGREIS

Om 12u.50 is de koppeling tegen het schip afgerond en daar gaan we dan. Een raar gevoel. De kapitein komt alle touwen nog eens controleren alvorens de snelheid op te voeren. Bij een bezoek aan de stuurcabine maakt de eerste stuurman me duidelijk dat hij niet de gewenste snelheid kan maken. Meerdere jachten worden tegen het vrachtschip getrokken zodat de

stootwillen helemaal plat worden gedrukt. Ik ga hier en daar aan boord om waar mogelijk wat sterke steeklijnen aan te brengen en de op de kop gezette lijn naar het schip toe ietwat te vieren. De Vagebond, die vlak voor mij ligt, slaagt er maar niet in (door te weinig en te korte touwen aan boord) zijn rondspant-boot goed op sleep te brengen. Hij is bovendien niet toegankelijk voor goede raadgevingen en kan ook de aangeboden hulp niet waarderen. Hij wordt zowaar door het water gesleurd en gaat regelmatig op bezoek bij de stuurman om de snelheid te laten zakken. Iets wat de bemanning niet kan waarderen. Intussen zijn de meningen sterk verdeeld over het al dan niet blokkeren van de schroefas. Een ding staat voor mij vast: indien er voorzieningen zijn om de as te blokkeren, dan is dat vanzelfsprekend dat men die vergrendeld, doch al de rest is improviseren.

Dag 49. Paul, de mekanieker, is een geregeld bezoeker en ook ik kan bij hem steeds terecht voor een babbel en enige



AANVANG, TERUGREIS

uitleg. Het is een lekker weertje en de bemanning spuit de scheepsluiken dicht met piepschuim, uit vrees dat de lading een hinderlijke reuk zou geven. De Dounarea is net voor donker op anker gaan liggen voor de pontonbrug van Novi Sad en krijgt toelating om om 23u. door de noodbrug te varen. Kapitein Boris geeft me toelating dit alles vanuit de stuurhut mee te maken.



VAREN AAN 20 KM PER UUR

Een hele eer voor mij Zo groeien de contacten met de bemanning en kan ik voor alles en nog wat bij hen terecht. Telkens het schip moet ankeren voor de douane is het ook voor ons ook prijs.

Dag 50. Het is zondag 24 juli. Vandaag demonteer ik bij de Roerdomp een lekkende waterpomp en Paul, de mekanieker, maakt in een mum van tijd een nieuwe dichting, zodat het geheel weer kan gemonteerd worden. De laatste Revision van vandaag is een echte griezels. De meesten onder ons liggen al in bed, maar de ambtenaren willen iedereen met paspoort aan dek zien bij de kapitein. Het wordt een onwaarschijnlijke vertoning, die een half uur in beslag neemt alvorens alle schippers met bemanning terug naar bed kunnen.

Ondertussen zijn we al een heel eind op de terugweg.



DURNSTEIN IN DE AVONDZON

DAG 51. Omstreeks 05u. komt de zon al achter de einder als we terug aan de sleep hangen en de Dunarea met ons verder in de opvaart gaat. Een poosje later gaat het mis als er bij onze voorganger brandalarm is, omdat zijn met houten wiggen ge-blokkeerde schroefas aan het slippen is gegaan. Dit heeft voor gevolg dat door verhitting de losgekomen roodgloeiende houtdeeltjes in de bilgeruimte vallen. De aanwezige smurrie onder de schroefas is dan ook een gretige prooi voor de brandende houtdeeltjes. Enige vlammen en dito rook zorgen voor heel wat commotie. Reisleider Paul De Nayer weet de brandende bilgensmurrrie te blussen en voorkomt zo erger. Hierbij is het bewijs meteen geleverd dat improvisatie bij het blokkeren van een schroefas op stromend water af te raden is. De weerberichten liegen er niet om: het wordt zeer warm en we genieten volop van de de vrijheid die de sleep ons biedt. Men kan het zowat vergelijken met een Cruise op de Donau, waarbij onze boten dienst doen als externe buitenkajuiten. Het ziet er naar uit dat we vandaag een superlange dag beleven, daar de kapitein de nacht invaart en wil doorgaan tot omgeving Komarno.

DAG 52. Het is 01u.30 als we de ankerketting horen uitzetten en de scheepsmotor het zwijgen wordt opgelegd. Amper 4 uur later worden we bruusk gewekt door de vrouwelijke matroos van onze voorbuur, die helemaal van slag blijkt te zijn. Zij is helemaal niet tevreden met hun positie aan de sleep en willen de ingenomen plaatsen van enkele boten herschikken. Hier vallen enkele harde woorden en uiteindelijk blijft alles bij het oude. Alleen is voor mij de maat meer dan vol, en besluit hen dan ook voor de rest van de reis te negeren. Dit is zondermeer " het leven zoals het is ". De dag verloopt verder met zonnen en we vernemen dat er morgen een 5-tal deelnemende jachten in Wenen willen achterblijven.

Dag 53. Om 02u. worden wij alweer gewekt. Ditmaal moeten we de sleep nog maar eens verlaten om op eigen kracht een sluis binnen te varen. Anderhalf uur later varen we de sluis uit en kunnen we opnieuw tegen de verankerde Dunarea aanvaren om onze posities in te nemen. Vandaag bereiken we Wenen. Daar wordt de vloot meer dan gehalveerd omwille van boten die van daaruit op eigen kracht hun terugreis willen verder zetten. Toen waren er nog vier kleine negertjes. Het

vlot helemaal niet zoals voorzien en ook de bemanning van de Roerdomp verkiest vandaag om op eigen houtje verder te varen. Ik besluit nog even aan het Bulgaarse vrachtschip te blijven hangen. Dit alles heeft te maken met mijn voortdurend probleem van watersinsijpeling in mijn SB. motor. Daar vandaag, 27 juli, de schipperin jarig is, komt de kapitein van de Dunarea mee klinken en wordt er druk nagekaart over de voorbije dagen en over het wel en wee aan boord en belevenissen op de Donau. De conversatie met de bemanning is in een tot noch toe onuitgegeven soort van Duits, aangevuld met een al even onbekende internationale gebarentaal, doch het werkt.

DAG 54. Wij gaan met het schip aan wal in Wenen en doen inkopen in het shoppingcenter aan de Milleniumtoren. Ook de bemanning doet proviand in, waarna we onder een stralend zonnetje verder in "bergfahrt" gaan en genieten nog maar eens van de paradijselijke Donaudelta met zijn idyllische dorpjes en panoramische beelden. Oude kastelen, zoals Kreuzenstein, zijn onze metgezellen, terwijl we ook oog hebben voor de monumentale bruggen die de Donau overspannen. We lopen een 14 km / u tegen een felle stroming en houden halt op km 1980, net voor de sluis van Alterwörth.



SLUIS ALTENWÖRTH



SLUIS VAN HET OUDE KANAAL UIT 1705

Dag 55. We schieten goed op en passeren steden zoals Krems, Durnstein, Melk, met daartussen afwisselende kleine dorpjes, waar liefelijk wit geschilderde kerken en kastelen de glooiende flanken van de Donau etaleren tot een magisch

geheel. Vooraleer we de sluis van Melk invaren, dienen we nogmaals af te koppelen van de onze sleper. Wij liggen aan zijn B.B. en hij dient aan deze zijde tegen de sluiswand aan te meren. Het af- en aankoppelen is veranderd van een karwei naar een routine en het houdt ons bovendien een beetje in beweging. De bemanning laat weten dat zij doorgaan tot Passau, waar zij hopen nog voor middernacht te zullen aanmeren. Vanaf km.2125 ontwaren we Linz en zijn handelshaven die uitgespreid is over een lengte van ongeveer 7 km. In de diverse havenarmen zijn steenkool, staal, olieopslagtanks en ook een werf gevestigd. Even voor middernacht houdt de Dunarea het voor bekeken en legt de motor het zwijgen op te Passau. Van een superlange dag gesproken.

Dag 56. We blijven de zon volgen, doch vandaag vlot het niet zoals voorzien en de bemanning van de Roerdomp verkiest om op eigen houtje de tocht verder te zetten. Nog even startproblemen oplossen en dan gaat hij definitief van de sleep. Toen waren er nog twee kleine negertjes. Enkel de Muskoka en wij hangen nog op de sleep als die 's avonds boven de sluis van Straubing voor anker gaat. Wij doen er dus nog een nachtje bij en nemen met een klein feestje afscheid van de Dunarea en zijn driekoppige bemanning.

Dag 57. Boris en Paul, de twee mekaniekers van het vrachtschip, komen de motoren nog eens nazien alvorens we ook loskomen van het schip dat ons een 1400 km. de Donau heeft opgetrokken. Het is even wennen, doch wij hadden het wel een beetje gehad met onze sleepdienst en zijn blij om terug zelf het stuurrad te kunnen hanteren. We nemen nog twee sluizen en gaan terug in de haven van Saal aanmeren, daar waar de V.V.W.-tocht anderhalve maand geleden was begonnen.

Dag 58. De onderhandelingen met de havenmeester over de prijs is een succes en we krijgen twee overnachtingen aan halve prijs. Het lijkt wel een haven van de V.P.F. met wederkerigheidsregel.



SLOT NUSSHAUSEN



HILPOLSTEIN

De volgende ochtend dient om de boot binnen en buiten eens een goede beurt te geven en proviand op te slaan. Terwijl wij druk doende zijn met alle zeeprutjes en stofwissers, komt de Roerdomp ook de haven ingevaren. De begroeting is er eentje van alsof het jaren geleden was dat we elkaar ontmoet hadden, doch wij hebben afspraak om deze avond in Beilngries te overnachten. Dit mooie haventje op km 128 kan ons bekoren en ook de gastvrijheid is top. Toch dien ik me wel even te verleggen, daar ik in de havenmond nogal onrustig lig te wiebelen door voorbijtrekkend vrachtverkeer.

Dag 59. Het goede weer is ook duidelijk op terugweg. Het is grijs en grauw als we de motoren doen praten. Er is melding dat er ergens verder in de opvaart een sluis zou gestremd zijn, doch er is maar één oplossing, en dat is: "we zullen wel zien als we er zijn". We geraken nog net voorbij het hoogste punt van het Main – Donnau kanaal, de sluis van Hipolstein, die ons 24,76 meter naar beneden laat dalen. De volgende sluis van Eckersmülen is inderdaad nog een paar uur buiten dienst. Na samenspraak met de enorm vriendelijke sluiswachters, mogen we blijven liggen en overnachten aan de achterkant .

Dag 60. Na een rustige nacht boven de sluis komt men ons om 8 uur meedelen dat we de sluis kolk in kunnen. Terwijl we ons in de regen klaar maken om de sluis uit te varen, krijgen we weer melding dat er problemen zijn in de eerstvolgende sluis van Eilbach. We vernemen van de scheepvaartbediende dat de jaarlijkse controle hier aan de basis ligt. Dus na twee uren varen is het over en out voor vandaag. We blijven er evenwel de moed in houden en genieten tussen de regenbuien door van een fietstocht met alles erop en eraan.

Dag 61. Er is vroeg beweging in de sluismond en ook nu worden we door de sluiswachters op de hoogte gebracht dat we mee kunnen schutten met twee vrachtschepen. Het is passen en wringen, doch we zijn mee. Boven de sluis van Nürnberg gaan de vrachtschepen tegen de wal en varen we alleen verder. Bij de eerstvolgende vier sluizen staan de lichten op groen en worden we zonder problemen geschut. Te Forcheim varen we net boven de sluis de jachthaven in. Het is er wegens het weekend druk en we dienen driedubbel te liggen. De € 14 voor de nacht is hier wel een beetje overdreven; geen stromend water en 4 amp. stroomsterkte. We nemen het echter zoals het komt en als compensatie duiken we het gezellige clubhuis in om aan een laag prijsje enkele biertjes achterover te slaan.

Dag 62. Samen met een aantal Duitse motorboten van het snelle type verlaten we onder een stroeve hemel Bootclub Forcheim. Er is veel trafiek op het kanaal en zoals afgesproken stoppen we nog voor de middag in Trosdorf. Van hieruit nemen we de taxi naar Bamberg om er het beroemde rauchbier te proeven in het Schlenkerla-café. Ja, gerookt bier, u hebt het goed gelezen. Hier loopt het bier tot op de stoep en binnenin is de rook te snijden. De roeste en met schuurpapier bewerkte stem van de dienstster is veelzeggend en past helemaal in het



SLUIS ESBACH

kader. Het bruine bier smaakt echt naar gerookte hesp en na een paar slokken wordt het goedgekeurd. Een tweede bestelling enz.

Dag 63. Het is bewolkt en koel weer als we de volgende ochtend onze slaapogjes uitwrijven. De Limed ligt ook in de haven en moet wegens tijdsgebrek weer in afvaart. Wij doen het ietwat rustiger en verlaten tegen de middag Trosdorf om vanaf hier het Main – Donnau kanaal te verlaten en via de Main onze terugtocht verder te zetten in gezelschap van de Roerdomp en de Muskoka. Boven de sluis van Wipfeld houden we het bekeken voor vandaag en vragen toelating aan de sluiswachters om langs de barragekant tegen de wering te mogen aanmeren. Een vriendelijk vrouwenstem wenst ons een goede nachtrust en geeft aan dat we er goed aan doen om de beroepsvaart alle plaats te geven.

Dag 64. Het is betrokken en regenachtig als we Wipfeld verlaten en onmiddellijk de sluis in mogen varen. Bovendien gaat het vandaag heel traag en het is al na 19u. als we er de brui aan geven net boven de sluis van Grossmannsdorf, in de



GROSSMANSDORF

gastvrije haven van "Segel Jungeren Nürnberg". De op leeftijd zijnde havenmeester heeft vele verhalen in petto. Zo weet hij ons te vertellen dat hij nog nooit motorjachten van Belgische nationaliteit in zijn haventje heeft mogen begroeten. Overstromingen, reddingen,... alle onderwerpen komen aan bod, wat mij stilaan doet twijfelen aan zijn leeftijd. Ook zegt hij destijds nog een verkering gehad te hebben met een vrouw uit Destelbergen.?? Ja, het leven kan divers zijn. Ondertussen is het al meer dan donker als we ons aan boord hijsen.

Dag 65. Met Chinese ogen en helemaal niet in vorm komt de sluiswachter (ook nog een bekende van gisteravond) ons even voor 10 uur melden dat er twee jachten in de sluis liggen en dat we mee kunnen. Eens we de kolk indraaien zien we dat het de twee Nederlandse jachten zijn die ook tot de vloot behoren. De begroeting is koel en dat laten we zo. Ver hoeven we niet met hen samen in de afvaart te varen, daar we gaan aanmeren in het verderop gelegen Würzburg. Wij hebben dus alle tijd om de stad te bezoeken. We vernemen dat de bemanning van de Muskoka morgen bezoek krijgt van het thuisfront en bijgevolg hier nog een paar dagen wil blijven liggen. De stad heeft een ietwat verouderde indruk. Niettemin is alles mooi onderhouden en het wekt het vermoeden dat de aanwezigheid van de Main voor een zekere welstand zorgt. 's Avonds nemen we feestelijk afscheid van Jos en Mathy en wensen hen nog een goede terugreis.



WÜRZBURG



Dag 66. En toen waren er nog twee kleine ne.... De sluis is aan de overzijde van onze ligplaats. We zien dat er opkomend verkeer het kunstwerk verlaat en zien onze kans om samen met een Duits jacht mee te gaan. Ter hoogte van de handelshaven bemerk ik een bunkerboot van een rederij en besluit om nog maar eens te proberen om gasolie in te slaan. Wonderwel bijt de vis en kan ik aan € 0,40 een 300 liter (rode gasolie) bekomen. In een mum van tijd is de zaak beklonken en kunnen we terug verder. In de sluis van Himmelstadt zien we het Duits jacht achteraan in de sluis liggen. Bij het spuien van het water blijft het jacht met zijn zwemplateau op de drempel vast te zitten. Terwijl iedereen van voor naar achter loopt zakt het water nog zowat een halve meter als plots de boot met een dreun naar voor schuift en in het water ploft. Eens beneden komt men de schade opmeten en ziet men het fel gehavende plateau en een platgedrukte zwemtrap. In de volgende sluis van Hambach is het weer prijs. De schipper en zijn bemanning moeten volledig van hun melk zijn, gezien zij het presteren om dit maal de boot te laten ophangen tegen de sluiswand. Het is dus kappen geblazen en weer ploft de boot zo een meter lager het water in. Ja salu. Langs de marifoon en over de luidsprekers worden zij aangemaand om buiten de sluis aan te meren en te wachten op verdere instructies. Wij varen ongestoord verder en stoppen tegen de klok van acht uur te Wertheim; wat een bewogen dag. Hier betalen we € 15 all-in en brengt men ons op de hoogte dat we bij een volgende halte in een club van hun associatie 50 % reductie krijgen. (klantenbinding). Als het zowat uitkomt met vaaruren enz. willen we dit gegeven wel eens uitproberen.

Dag 67. De zon doet weer mee als we Wertheim achter ons laten en door een mooi stukje natuur passeren. 69 km en 5 sluizen verder besluiten we er de blok op te leggen te Aschafenburg. (Main km 87). Een nette en verzorgde haven, niet ver van het centrum en bijgevolg geschikt om morgen inkopen te doen. Hier is de prijs € 17 voor een overnachting en niet gereduceerd.

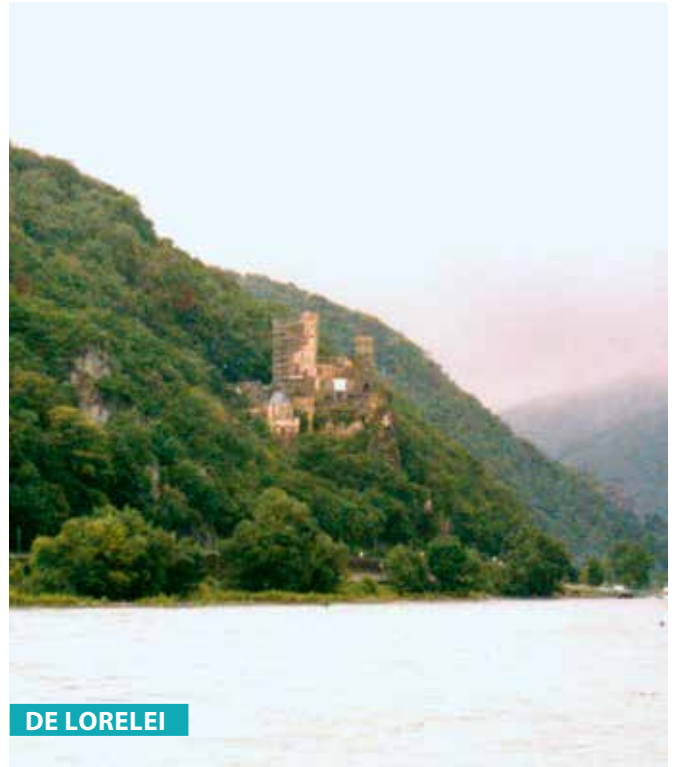
Dag 68. Voor we afvaren, horen we in het clubhuis dat er in het 40 km. verder gelegen Offenbach, vanaf vandaag havenfeesten aan de gang zijn. Dit trekt onze aandacht en we beslissen om daar vanavond en mogelijks het ganse weekend door te brengen. De haven ligt aan het einde van een lange ingangsbuis. In de aanloop er naartoe worden we er van op de hoogte gebracht dat de haven volzet is. Tegen een oude kaaimuur kunnen we rustig aanmeren en eens het donker is, worden we vergast op een vuurwerk. We mengen ons niet verder in het feestgewoel en besluiten om morgen naar Rudesheim te varen.



Dag 69. De muziek dreunt tot in de vroege uren door. We hebben geluk dat we er op enige afstand van verwijderd zijn. Wij houden het hier voor bekeken en reserveren in Rudesheim een mooi plaatsje aan het clubhuis. Het is zonnig en er is niet veel wind, dus een uitgelezen weertje om ons vanmiddag ons op de Rijn te begeven. Onder het varen zijn we getuige van het drukke vliegverkeer rond Frankfurt. Ook een imposant beeld van de buildings die verrijzen aan de rand van de Main is ons deel.

Met de sluis van Kastheim zit er onze tocht op de Main er op en kunnen we vanaf Mainz voor stroom koers zetten naar Rudesheim. Eten doen we in het clubhuis, doch veel animo is er niet en we laten ons voeren naar het goed 2 km verder gelegen centrum. Het is zaterdag en van het beeld dat ik had van Rudesheim 35 jaar terug, rest echt niets meer. Hier en daar nog een orkestje dat tegen heug en meug voor een handvol mensen hun deuntjes ten gehore brengen. Neen, dit oord is helemaal op zijn terugweg en van de gemoedelijke tot uitbundige sfeer van weleer in de Drosselgasse is nog weinig te bespeuren.

Dag 70. We gaan dan ook vertier zoeken in het clubhuis van Bingen op de linkeroever, met name in Bingen. En ja, daar vinden we ons onmiddellijk 'AM RHEIN'. Morgen zetten we onze tocht verder met haltes in Düsseldorf, Keulen, Wesel en via Nijmegen richting Grevelingenmeer om tenslotte koers



te zetten naar de thuishaven in Hamme, doch hier stopt het verhaal van 11 jaar terug.

Een ongelofelijke ervaring, met hoogtes en laagtes. Veel gezien, veel geleerd en vooral enorm genoten van de zeer goed gevulde reis, die bij mij tot op heden met stip op nummer één blijft staan.