

Vergangenes Jahr mußte ich wegen des fallenden Wasserstandes der Donau eine Zwangspause auf dem Fluß einlegen, ich unterbrach die Reise im rumänischen Oltenita, schickte die „Goldfisch“ in eine wohlverdiente Winterpause und kehrte nach Deutschland zurück.

Gemeinsam mit meiner Lebensgefährtin, die mich im letzten Jahr von Münster bis nach Bratislava begleitete, setze ich nun unsere Europaumsegelung fort. Wir werden das Biosphärenreservat-Donau-Delta erforschen und nach dem Schwarzen Meer, Bosphorus, dem Marmarameer und den Dardanellen, im Spätsommer die griechische Ägäis erreichen, wo die nächste Pause geplant ist.

Wir treiben flussabwärts und langsam kehrt wieder Ruhe ein. Ruhe, die wir so lange herbeigesehnt hatten. Nun nach über sieben Monaten Arbeit, Organisation und Stadtleben haben sie wir wieder. Keine Geräusche, nur das samfte Brummen des Schiffsdiesel und das Rauschen der Donau unter dem Kiel. Wir sprechen kein Wort, lassen alles auf uns wirken.

Die Sonne scheint auf uns herab, die vorbeiziehenden Inseln spiegeln sich im Wasser. Die Weiden haben sich bereits von der Hitze des vergangenen Jahres erholt und bieten ihr sattes Grün dar. Der Wasserstand ist auch wieder höher, fast keine Strände an den vorbeiziehenden Inseln zu sehen. Doch trotzdem ragen hier und da noch Sandbänke aus dem Fluß und dienen verschiedenen Vogelarten Gelegenheit zusammen zutreffen. In der Ferne sehen wir Störche und Reiher.

Eigentlich wollte ich vor unserer Abfahrt in Oltenita noch die Luken abdichten, doch verschob ich dieses Vorhaben und heute Nacht wird uns natürlich sofort die Quittung dafür präsentiert. Der Himmel öffnet seine Pforten und es regnet in Strömen. Wieder ist alles naß unter Deck, überall stehen Töpfe, um das eindringende Wasser aufzufangen und es breitet sich unangenehme Feuchtigkeit aus.

Erst im Morgengrauen läßt diese Flut nach und als unsere Blicke nach draussen fallen, sehen wir unseren ersten Pelikan auf der nahen Sandbank stehen um sich in der aufgehenden Sonne aufzuwärmen. Es erscheint uns wie ein Traum. Sanfte Sonnenstrahlen beleuchten diese Szenerie. Wir vergessen augenblicklich die feuchte Nacht und lassen dieses Schauspiel auf uns einwirken.

Am späteren Vormittag holen wir den Anker auf, wenden und lassen uns von der Donau weiter talwärts schieben. Wir erreichen den Borceaarm der Donau, welcher sich vom linken Flußufer davonschleicht. Ein Frachter aus Zypern passiert uns und danach steuern wir backbord in den Bala-Kanal.

Der Bala-Kanal

Leichter Nebel liegt über der Wasseroberfläche. Von überall Vogelgezwitscher zu hören, ein Fisch springt neben der „Goldfisch“ aus dem Fluß.

Bei strahlendem Sonnenschein gleiten wir durch den Wasserdampf auf den Balakanal in Richtung Borcea-Arm. Eigentlich haben wir uns hier einen schöneren Weg vorgestellt, doch dieser Kanal wirkt ziemlich künstlich auf uns.

Nach knappen 70 Kilometern kommen wir bei Girgeni wieder zurück auf den Fluß. Irgendwie scheint er hier wesentlich breiter zu sein als vor der Abzweigung zum Balakanal.

Insel nach Insel gleitet an uns vorbei. Eine schöner als die Andere. Wildpferde sind am Ufer zu sehen und etwas später einige Zigeunersiedlungen. Ein riesiger Schwarm Störche überfliegt die „Goldfisch“ und ich habe das Gefühl, Dörte verknipst mindestens 50 Fotos.

Der Hafenskapitän des Jahres

Nach Chiscani erreichen wir Stadt Braila. Der Ponton der Capitania ist leicht zu finden und es beginnt die Kontrolle der Behörden an Bord der „Goldfisch“.

Der Hafenskapitän, sowie ein Beamter der Polizei und des Zolls sitzen bei uns im Steuerstand und sind ziemlich verwundert über unsere Reise. Wir müssen ihnen detailliert erklären wie wir diese lange Strecke ohne Komplikationen schafften, zeigen ihnen einige Zeitungsartikel, die in Deutschland darüber veröffentlicht wurden und erklären ihnen mit reichlich Bier die Funktionsweise der verschiedenen Geräten an Bord.

Nach zwei Stunden spüren wir daß nicht das Schiff schwankt, sondern wir. Ich bitte den Hafenskapitän uns doch zu erklären wo sich die Bank und Geschäfte befinden damit wir unsere Vorräte aufstocken können. Kein Problem, erklärt er und nachdem wir uns von den beiden Anderen verabschieden, sitzen wir auch schon in seinem Auto um in die Stadt zu fahren.

Überall geschäftliches Treiben auf den Strassen und schnell erreichen wir, vorbei an gepflegten Häusern, die Bank. Der Hafenskapitän stellt uns den Angestellten vor und hat sichtlich Freude daran uns zu helfen. Danach fährt er uns zu dem Supermarkt, der die frischesten Waren anbietet. Gemüse, Obst, Käse, Brot, Getränke und viele andere Dinge werden daraufhin gemeinsam zu seinem Auto geschleppt.

Auf dem Weg zurück zum Schiff zeigt er uns noch alle Sehenswürdigkeiten der Stadt, auf die er sichtlich sehr stolz ist. Er hat auch allen Grund dafür, denn hier ist alles wirklich sehr gepflegt. Da er hier natürlich sehr viele Leute kennt, werden wir überall begrüßt und viele Menschen winken uns beim Vorbeifahren.

Noch Schnaps, dieses Mal vom Hafenkaptän, und danach wird der Einkauf verstaubt. Danach schlendern wir noch gemütlich über die Uferpromenade, entdecken einen kleinen Jahrmarkt und kommen an der Stadtmauer entlang, erst spät in der Nachts zurück zum Schiff.

An der ukrainischen Grenze

Bereits um 10.30 Uhr des nächsten Morgens haben wir den riesigen Donauhafen von Galati an der linken Flussseite. Riesige Hochseeschiffe liegen am Kai, teilweise bis zu vier Stück im „Päckchen“. Alle mit Rost übersät und wir fragen uns was diese Schiffe wohl über Wasser hält. Unzählige Krananlagen erinnern an eine wirtschaftlich bessere Zeit. Reger Verkehr zwischen den beiden Ufern und einige kleinere Fischerboote bringen ihre Netze aus, welche aber vor dem passieren der grösseren Schiffe sofort wieder eingeholt werden müssen. Die Frachter sind grösstenteils mit Kohle beladen und führen in den meisten Fällen die Ukrainische Flagge am Heck.

Die Donau verläuft nun in West-Ost-Richtung, wird nun nicht mehr in Kilometer, sonder in Meilen ausgeschildert und es wird wieder ruhiger.

Nach einer Stunde Fahrt und einer langen Flußbiegung geht es wieder Richtung Norden. Wind kommt uns mit geballter Kraft entgegen. Obwohl wir flußabwärts steuern, müssen wir gegen die sich aufbauenden Wellen an. Es erscheint uns ziemlich unwirklich. Kämpfen gemeinsam mit dem Strom gegen diesen starken Wind. Schäumendes Donauwasser ergießt sich über das Deck. Wir spüren, wie das Schiff gebremst wird und schieben uns weiter durch dieses Szenarium.

Erst als der Fluß wieder nach Osten verläuft, wird der immer stärker werdende Wind von den ukrainischen Hügeln abgehalten. Möchte uns das ehemalige Russland davon abhalten in seine Nähe zu kommen? Es scheint jedenfalls so. Um Ufer sehen wir Wachtürme und Drahtverhaue, Militäranlagen, zahlreiche Satelitenantennen und bewaffnete Soldaten. Am anderen, rumänischen Ufer dichte Wälder, ohne Anzeichen irgendwelcher Kontrolleinrichtungen. Dörte fragt mich, wovor die Ukrainer wohl Angst haben. Vor einem rumänischen Angriff, oder vor der Flucht des eigenen Volkes.

Wieder einmal ist die Donau Grenzfluß. Nun zwischen der Ukraine und Rumänien.

Nach 20 Meilen kommen wir an die Abzweigung des Kiliansarmes, welcher weiter an der ukrainischen Grenze entlang, richtung Norden führt. Eigentlich hätten wir diesen angeblich so schönen Donauarm gerne erkundet und über Izmail das Schwarze Meer angesteuert. Doch erfuhren wir unterwegs, daß in Izmail die Wartezeit auf das ukrainische Visa bis zu vier Wochen dauern kann und 200.-DM pro Person kostet. Auf beides haben wir keine Lust und werden deswegen nach Tulcea fahren, um von dort in das einsame Delta einzufahren. Ohne ukrainische Visa müssen wir leider auch unseren Plan Odessa und die Krim am Schwarzen Meer zu besuchen, fallen lassen.

Ins Delta

Die Strömung nimmt nach der Abzweigung rapide ab, die grünen Ufer kommen näher und hinter den hohen Bäumen sehen wir einige Häuser stehen, von denen überall kleine Stege in den Fluß ragen. Das Gefühl einen mächtigen Strom zu befahren ist gewichen, hier ist es um vieles ruhiger als auf allen vorhergegangenen Reiseabschnitten.

Nach einigen Flußkrümmungen sehen wir schon die Häuser und einige Krananlagen von Tulcea am Ufer. Zuerst befinden sich kleinere Hafenanlagen und danach offiziell wirkende Pontons am rechten Ufer.

Wir kommen an eine lange Linksbiegung, an der im Aussenbogen, eine Unmenge an Passagierschiffen und viele kleinere Boote am Kai liegen. Bis zu fünf Stück im Päckchen, jeder noch so kleine Platz ist belegt. Dahinter die Promenade, Wohnhäuser und viele Kneipen, Bars und Restaurants. Schon der erste Eindruck bestätigt uns, daß hier ein ganz anderes Leben und Treiben herrscht, als in den zurückliegenden Donaustädten.

Einige Leute versuchen uns heranzuwinken, geben uns zu verstehen daß wir bei ihnen anlegen können. Dörte erspäht durch den Fernstecher ein Boot, welches wie ein kleines Restaurantschiff aussieht und von dem nicht pausenlos irgendwelche kleinere Boote an- oder ablegen.

Doch schau an, hier fließt die hier geringe Strömung in die entgegengesetzte Richtung. Wir befinden uns im Kehrwasser. Also noch einmal wenden, um es erneut zu versuchen. So klappt es wesentlich besser und nach kurzer Zeit haben wir festgemacht.

Dörte und ich klarieren das Schiff auf und danach gehe ich mit Marin, einem deutsch sprechenden Rumänen, zum Hafembüro. Vorbei an den vielen Lokalen der Hafepromenade und den Ausflugsschiffen, die Fahrten ins Delta anbieten, erreichen wir nach etwa zwei Kilometern Marsch das Gebäude der Hafenverwaltung. Irgendwie passt dieses Haus so gar nicht in das farbenfrohe Geschehen der Promenade. Grau und trostlos steht es da und wirkt etwas einschüchternd auf mich.

Relativ schnell wird hier aber mein Schiff ins Buch der Hafenbewegungen eingetragen. Jedoch erfahre ich, daß wir für unsere geplante Fahrt durchs Delta eine spezielle Bewilligung benötigen und auch die Ausfahrt vom

St.Georgs-Arm ins Schwarze Meer nicht gestattet ist. Die zuständige Behörde ist aber am Wochenende nicht geöffnet.

Nicht weit von unserem Liegeplatz entdecken wir eine Pizzeria mit angeschlossener Konditorei. Die Bedienung ist nicht gerade freundlich und wir warten einige Zeit auf unser Essen, doch das Panorama hier entschädigt allemal dafür.

Montag früh morgens erhalte ich im Verwaltungsgebäude des „Biosphärenreservates Donaudelta“ die Bewilligung ins Delta einzufahren. Wir wechseln Geld auf der Bank, versenden einige E-Mails im Internetcafe und bringen viele, mit Lebensmitteln gefüllte Tüten zurück zum Schiff.

Vier Kilometer nach Tulcea steuern zwei Ausflugsschiffe aus einem Kanal in die Donau. An Bord sehen wir einige Touristen mit Fotoapparaten und Videokameras. Hier also laufen die offiziellen Touistenpfade.

Nach kurzer Zeit führt ebenfalls nach Backbord, der begradigte Sulinaarm, durch den die gesamte Grossschiffahrt zum Meer ausläuft. Auch ihn lassen wir liegen und biegen in den St. Georgsarm der Donau.

Bratul Sf. Gheorghe (St.-Georgs-Arm)

Hier endet auch unser Kartenmaterial mit dem Hinweis, daß dieser Arm von der Schifffahrt nicht benützt werden kann da die Wassertiefe nicht ausreicht. Von nun an hilft uns nur mehr eine Handskizze, die ich im vergangenen Jahr erhielt.

Die Stömung nimmt repide ab, die grünen Ufer kommen näher und wir lassen uns in einen neuen Reiseabschnitt treiben.

Der Abstand von einem Ufer zum Anderen beträgt nur ungefähr zwanzig Meter, die Wassertiefe liegt zwischen drei und vier Meter und außer dem leisen Brummen des Motors ist nur das Rauschen der Blätter zu hören. Der Donauarm windet sich in vielen Biegungen weiter und nach einer Stunde Fahrt erreichen wir Ada Marinescu, ein kleines Fischerdorf am rechten Flußufer.

An diesem Tag sind wir zwar erst zwei Stunden unterwegs, lassen aber hinter der nächsten Insel den Anker fallen.

Vorbei an vielen kleinen Abzweigungen, die ins Hinterland führen, fahren wir am nächsten Morgen gemütlich weiter. Die Wälder an den Ufern werden immer dichter und erst als wir Mahmudia erreichen, weicht dieser Dschungel für kurze Zeit einigen Felsformationen, welche bei diesem Dorf aus dem Wasser ragen. Der St.Georgsarm wird hier an diesen Felsen entlang gedrückt und so entsteht wieder eine etwas stärkere Strömung. Vor uns liegt eine Gabelung. Laut unserer notdürftigen Karte müsste der Arm nach links und dann in einer weiten Schleife nach rechts weiterführen, von wo wir an einen See fahren wollen um dort Pelikane zu finden. Geradeaus ist auf dem Plan nur ein dünner Strich zu erkennen. Doch dieser dünne Strich scheint hier ein richtiger Kanal zu sein. Etwas verwirrt steuere ich nach links. Direkt an der Gabelung ragen große Steine aus dem Wasser und wir erkennen, daß die Strömung eindeutig in den rechten Kanal drückt. Da wir aber davon ausgehen, daß unsere Karte stimmt, steuere ich die „Goldfisch“ weiter nach Backbord. Nach vielleicht 50 Metern nimmt die Wassertiefe aber ab und das Echolot zeigt nur mehr zwei Meter.

Ich versuche zu wenden, spüre aber schnell Sand unter dem Kiel scheuern. Also nicht ausholend wenden, sondern etwas zurück und am Stand drehen! Das Echolot zeigt wieder zwei Meter Tiefe und wir tasten uns nun stromauf, vorbei an einigen Untiefen, die aber wieder nur aus Sand bestehen. Zwei Meter, zweieinhalb und dann wieder drei Meter. Wir sind wieder an der Abzweigung angelangt.

Das Schiff wird förmlich in den Kanal gezogen. Die Steine liegen nun links von uns und am rechten Ufer ragen wieder die Äste der nahen Bäume ins Wasser. Ausgeschwemte Wurzelteller und steil abfallende Ufer kommen uns entgegen. Selbst in Ufernähe haben wir noch immer drei Meter tiefes Wasser. In der Mitte des Kanals sogar fünf.

Zehn Meilen verläuft dieser Kanal schnurgerade durch die Landschaft, bevor von backbord wieder der St.Georgsarm einmündet, welcher von diesem Kanal abgeschnitten wird. Die Wassertiefe nimmt wieder ab und die Strömung beruhigt sich.

An der anderen Seite der Gabelung, zwischen dem Kanal durch den wir kamen und dem St.Georgsarm, erblickt Dörte einige Reiher neben einer Hinweistafel durchs flache Wasser waten. Durch den Fernstecher erkennt sie, daß dieses verrostete Schild auf die geschützten Vogelarten des Reservates hinweist. Und daneben stapft einer dieser Reiher durch die Gegend! Sieht irgendwie witzig aus.

Dörte meint, wir sollten doch versuchen in diese Fluss Schleife weiter zu fahren, welche uns von der anderen Seite versagt war. Mit Standgas steuere ich nun das Schiff weiter. Der Stromarm wird immer breiter, doch die Wassertiefe bleibt konstant.

Einige Kilometer weiter werfen wir den Anker in der Nähe eines sehr kleinen Kanals. Mit dem Dthingi fahren wir weiter.

Gefangen im See

Fischerboote liegen an den Ufern, vor einem Haus hängen Netze und zwei Hunde verbellen uns als wir vorbei fahren. Nach zwei Biegungen ist es aber menschenleer und absolut ruhig. Die Äste der an den Ufern stehenden Bäumen scheinen über den Kanal zusammen zu wachsen und wir haben das Gefühl durch einen Tunnel zu fahren. Der Kanal windet sich immer mehr in diesen Wald. Dörte entdeckt Kraniche am Ufer, etwas später einige Reiher. Ein Storch überfliegt uns und landet vor uns am Ufer.

Der dichte Wald lichtet sich nach einigen Kilometern, die Ufer werden flacher und bald darauf steuern wir nicht mehr neben hohen Bäumen, sondern durch dichtes Schilf. Kormorane sind zu erkennen. Einige Möwen sitzen auf treibenden Ästen.

Und plötzlich breitet sich ein See vor unseren Augen aus.

Eine riesige Biomasse. Unmengen an Wasserpflanzen lassen den See als Rasenfläche aussehen. Und schon sitzen wir in einer solchen Pflanzenmasse fest. Der Motor stirbt ab. Ich hebe ihn aus dem Wasser und ziehe meterlange Pflanzen mit hoch. Ich befreie die Schraube und Dörte paddelt weiter. Als wir wieder eine etwas offene Wasserfläche erreichen will der Motor aber nicht mehr anspringen. Jetzt bemerken wir auch den aufkommenden Wind, der uns immer mehr in diese blubbernde Umgebung schiebt. Wieder und wieder reisse ich am Startseil. Gleichzeitig treiben wir auf ein Neues in diesen Salat, der an der Oberfläche schwimmt. Der Motor springt an, ich steuere das Boot wieder zurück in die Richtung des einmündenden Kanales, doch wieder stirbt er ab. Einen knappen Meter neben unserem Boot taucht ein Kormoran auf, blickt uns erstaunt an und verschwindet wieder unter Wasser.

An der Startleine reißen, paddeln, reißen, paddeln. So erreichen wir wieder die Mündung. Hier ist es auch wieder windstill. Ist auch gut so, denn mittlerweile sind meine Hände von den Startversuchen komplett wundgescheuert.

Also durch den Kanal wieder zurück. Mit einem Blick zurück saugen wir noch einmal diese einzigartige Schönheit der Natur mit seinen Bewohnern auf. Anscheinend möchte dieser See ungestört bleiben.

An der Leine reißen, einige Meter unter Motor fahren und paddeln wechseln sich nun auf diesen Weg zurück ab.

Wieder sehen wir Reiher, dieses Mal sogar zwei Löffler am Ufer stehen. Ein Entenpaar überholt uns und am Himmel ziehen einige Störche dahin.

Wir erreichen den St.Georgsarm und vollkommen erschöpft kommen wir an Bord der „Goldfisch“.

Am nächsten Morgen Regen. Ist aber nicht weiter schlimm, da wir uns von dem gestrigen Ausflug erholen möchten.

Wir erkunden die Insel, vor der wir geankert haben, entdecken wilde Pferde und sogar eine Würfelnatter, die sich auf einem Stein wärmt. Ein sehr schön gezeichnetes Tier.

Es wird Nachmittag, wir sitzen an Deck und genießen die Stimmung, als Dörte völlig begeistert auf die andere Seite des Kanals deutet. Pelikane! Riesige Pelikane schwimmen gemütlich am Ufer entlang und suchen nach Futter, bevor sie sich in die Lüfte erheben und nach zwei Runden über die „Goldfisch“, bei denen sie sich von uns zu verabschieden scheinen, in der Ferne verschwinden. Endlich haben wir sie gesehen, haben Pelikane im Delta, in freier Natur gesehen. Dörte verknipst einen ganzen Film und ist überaus glücklich.

Danach machen wir uns von Pelikanen träumend auf den Weg den St. Georgskanal flußaufwärts zu steuern. Wir lassen Mahmudia an Backbord liegen und kommen an die Insel, hinter der wir vor einigen Tagen geankert hatten.

Da an der Inselfspitze eine Tonne anzeigt, daß wir an beiden Seiten passieren können, entscheiden wir uns für die linke Durchfahrt. Die Rechte kennen wir ja bereits von der Talfahrt.

Gestrandet!

Wir fahren an der Insel vorbei und erkennen danach an Steuerbord, nahe dem Ufer eine rote Tonne. Das bedeutet, daß wir die Flusseite wechseln müssen. Doch plötzlich fällt die Anzeige des Echolotes und bevor ich etwas unternehmen kann ist es auch schon geschehen. Wir sitzen auf.

Rückwärtsgang einlegen, doch die Strömung gibt das Schiff nicht frei, sondern schiebt es weiter auf den Grund. Unter uns muß sich eine Sandbank befinden! Scheuernde Geräusche sind zu hören. Die Strömung drückt immer mehr an den Kiel und nun neigt sich das Schiff nach Steuerbord, steht quere zur Strömung. Verdamm! Ruhig bleiben und überlegen! Ist aber leichter gesagt als getan. Schweißtropfen perlen von meiner Stirn und Dörte blickt mich ängstlich an.

Voraus ist es nicht möglich Gas zu geben. Somit kommen wir noch weiter auf die Sandbank. Zurück ist es auch nicht möglich. Die Schraube dreht zwar, doch wir bewegen uns keinen Milimeter. Das Steuer läßt sich auch nicht drehen. Wahrscheinlich steckt bereits das Ruderblatt im Sand. Nach einigen nochmaligen Versuchen steht die „Goldfisch“ wenigstens wieder aufrecht, aber noch immer quer im Strom. Bewegt sich aber trotzdem weder nach vor, noch zurück.

Was tun? Tausend Gedanken schießen uns durch den Kopf, keiner davon ist aber erfolgversprechend.

An der Durchfahrt der anderen Seite erkennen wir ein Schiff an einem Ponton liegen und sehen durch den Fernstecher auch Menschen. Ich versuche es über Funk, aber keine Reaktion. Gebe mit dem Horn Schllasignale,

auch keine Reaktion. Ich sehe zwar durch den Fernstecher, daß uns die Leute beobachten, unternommen wird aber nichts. Wut und Angst wechseln sich ab. Wieder Schallsignal, doch nichts. Sie scheinen irgendetwas zu feiern und nach einiger Zeit haben sich dort auch alle wieder von uns abgewendet.

Die „Goldfisch“ legt sich erneut zur Seite und Wasser kommt aufs Deck. Sie richtet sich aber wieder auf.

Ein kleinerer Frachter kommt den Strom bergauf. Funk, keine Reaktion! Hole die Signalfallen und ziehe das Notsignal ins Top. Gleichzeitig gebe ich erneut Signal mit dem Horn. Steige auf das Dach des Steuerstandes, schreie und winke mit den Armen. Doch auch hier reagiert niemand! Der Frachter zieht weiter.

Ein weiterer Frachter nähert sich. Das gleiche Spiel. Funk, Zurufe, Schallsignale und Flagge. Doch auch jetzt kommt keine Reaktion. Erst als uns der Frachter passiert hat, erscheint dort jemand auf der Brücke, zuckt mit den Schultern und gibt uns zu verstehen, daß er nicht helfen kann. Ist denn das die Möglichkeit? Warten denn hier alle, daß wir komplett kentern. Um danach das Schiff zu plündern? Ich werde immer wütender.

Ein Fischerboot kommt längsseits. Doch diese Leute sind nur an Wodka und Zigaretten interessiert.

Die Zeit vergeht und wir sitzen noch immer fest. Einige Male neigt sich das Schiff wieder zur Seite, richtet sich aber jedes Mal wieder auf.

Gas nach vorn, Gas zurück, nichts.

Die einzige Möglichkeit, erkläre ich Dörte, von der Sandbank herunter zu bekommen ist, den Anker mit dem Dinghi auszubringen und dann das Schiff per Wensch frei zu bringen. Aber wie komme ich mit dem Beiboot und dem Gewicht von Anker und Kette in den Strom? Der Aussenborder funktioniert ja nicht und mit dem Gewicht ist es nicht möglich gegen die Strömung zu rudern.

Wieder versuche ich es mit Schraubkraft. Da spüre ich, daß sich das Steuerrad drehen läßt! Das Schiff beginnt auf zu schwimmen! Rückwärtsgang, Vollgas, Ruder einschlagen. Wieder Vollgas nach vorne. Die „Goldfisch“ beginnt sich zu drehen! Rückwärts, Gegenruder, vorwärts und plötzlich weicht der Widerstand unter dem Kiel. Die „Goldfisch“ schwimmt wieder!

Ich stelle das Schiff in den Strom und warte ab. Etwas Gas nach vorn, leicht nach Backbord, wieder gerade in den Strom und abermals leicht nach Backbord. So versetzend bringen wir nun Meter um Meter hinter uns und bald zeigt das Echolot zwei Meter, danach zeieinhalb an. Wir erreichen drei Meter Tiefe, ich steuere die „Goldfisch“ weiter nach Backbord und nun sind wir in der Linie, die auch die Frachter führen. Die Gefahr liegt hinter uns! Die rote Tonne lag eindeutig an der falschen Stelle, denn keiner der Frachter änderte seinen Kurs dorthin. Nur wir, da wir es gewohnt sind auf die Tonnen zu vertrauen. War es Dummheit der hier lebenden Menschen oder eine Falle? Wir werden es nicht erfahren...

Dörte und ich umarmen uns. Nichts wie weg von hier.

Der Weg der Grossschiffahrt

Schon bald erreichen wir den Sulina-Arm. Hier, in diesem künstlich angelegten Kanal verläuft der Weg der offiziellen Schifffahrt. Obwohl es uns nach mehr Natur düstert, ist dies der einzige Weg legal ins Schwarze Meer auszulaufen. Nur in Sulina bekommt man die dafür notwendigen Ausreisestempel in die Reisepässe.

Die Ufer sind mit Steinen befestigt und wir sehen einige kleinere Dörfer, die aber wie Plansiedlungen aussehen. Nachdem wir Gorgova und den Crisan-Kanal erreichen, der in südliche Richtung weiter verläuft und laut Karte bis zum St.Georgs-Arm führt, kommt uns bereits ein Seeschiff entgegen und wir werden von einer Raketa überholt. Mit 80 km/h flitzen diese Schnellfähren auf ihren Tragflügeln innerhalb kürzester Zeit von Tulcea nach Sulina und wieder zurück. Sekunden nachdem wir sie am Horizont des gerade verlaufenden Sulina-Armes erblicken, ist sie schon neben uns und sofort wieder verschwunden. Was bleibt ist nur die Erinnerung an das schnelle Ausweichmanöver dieser Fähre.

Wir erreichen die Mündung des Dunarea-Veche-Armes, welcher an der linken Flussseite liegt.

Also wende ich die „Goldfisch“ im Strom und taste mich seitlich in diesen Mündungsarm. Das Echolot fällt auf 2,50 bis 2 Meter. Geringe Strömung kommt uns entgegen und wir merken, daß es auch hier nur in den Aussenkurven tiefer ist. Nahe an den Ufern setzen wir unsere Fahrt fort. Die Wälder wirken wie eine grüne Wand und weichen später immer öfter Schilfflächen.

Nach 90 Minuten erreichen wir eine Schleife, an der ein Fischerdorf liegt. In diesem Teil des Deltas haben alle Dörfer Nummern. Dieses heißt Mila 23.

Leider ist die Aufnahme hier nicht besonders freundlich, wir werden am Ponton der Capitania beklaut und da wir keine Ankermöglichkeit finden, steuern wir wieder zurück zum Sulina-Kanal.

Der Orkan

Bereits um 13.00 Uhr des nächsten Tages erreichen wir Sulina.

Ein langer Kai liegt vor der Stadt. Einige Frachter, Fischer und auch ein Tanker aus dem Meer, liegen hier festgemacht. Die Stadt wirkt aber eher als ein kleines Dorf auf uns. Vorbei an einigen Anlegestellen steuere ich den Ponton des Hafenamtes an. Sie sehen auf der Donau überall gleich aus und sind somit leicht zu erkennen. Dieser liegt exakt am Kilometerschild 0. Eigentlich endet hier die Donau, doch da der Fluß unaufhörlich

Schlamm und Gestein ins Meer befördert, wächst der Sulina-Arm jährlich um 80 Meter weiter hinaus und von hier aus beginnt die Kilometrierung von neuem.

Die Nacht ist sehr unruhig. Starker Wind schüttelt die „Goldfisch“ kräftig hin und her. Gegen 06.00 Uhr wird es immer ungemütlicher und eine Stunde später fliegen bereits Äste und vieles Andere durch die Luft. Sturm! Regen setzt ein und nach kurzer Zeit ist fast nichts mehr zu erkennen. Es heult und pfeift, das Schiff ruckt pausenlos in die Festmacher. Ich lege zusätzlich Springs und befestige noch einige Autoreifen, um das Schiff besser abzusichern. Bei Starkwind, beim Anlegen an diversen Pontons oder an anderen Schiffen helfen keine Fender mehr. Sie gehen alle kaputt.

Der Sturm entwickelt sich zum Inferno. Stühle, Tische und ganze Teile der Bäume fliegen an uns vorbei. Im Fluß treiben unzählige Schilfinselfn, die sich losgerissen haben. 140 km/h brausen über uns hinweg. Wir danken Gott dafür, daß er uns die Entscheidung weiterzufahren oder zu bleiben, in Mila 23 abgenommen hat. Absolut ungeschützt wären wir dem Sturm im Schilf ausgesetzt gewesen. Wir möchten nicht daran denken, was geschehen wäre.

Nach 4 Tagen hat sich dann der Sturm gelegt und der Wellengang am Meer hat sich laut Anfrage über Funk auch wieder beruhigt, das Wetter ladet zur Weiterfahrt ein und die Vorhersagen für die nächsten Tagen sind sehr gut. Die besten Voraussetzungen für eine Fortsetzung der Reise.

Gemütlich und voller Erwartung steuern wir an Sulina vorbei und mit der ersten Flußbiegung lassen wir das Hafengeschehen hinter uns. An beiden Uferseiten ist wieder Schilf zu erkennen. Zwei Tanker kommen uns entgegen und geben zum Gruß Schallsignal. Besatzungsmittglieder stehen an Deck und winken uns nach. Dutzende Ferngläser sind auf uns gerichtet.

Das Schilf weicht Steinaufschüttungen, weit vor uns erkennen wir den Leuchtturm an der Ausfahrt. An Backbord sehen wir bereits offene Wasserfläche in der sich etliche Kormorane tummeln. Immer näher kommt der Leuchtturm und nun ist das Meer bereits an beiden Seiten, neben den Aufschüttungen zu erkennen.

Ins Schwarze Meer

Vor uns das Schwarze Meer! Das sagenumwogene, geschichtsträchtige und angeblich gefährliche Schwarze Meer.

„Endlich das Meer, schon das Meer?“ sind unsere ersten Worte.

Wir lassen den Leuchtturm hinter uns und sind nun nach 130 Reisetagen, quer durch Europa, an der offenen See angelangt. Sanfte Wellen und ein zarter Windhauch empfangen uns. Die Sonne taucht dieses Geschehen in ein angenehmes Licht und scheint uns anzulächeln.

Fast 4000 Kilometer Binnenfahrt liegen hinter uns, fast können wir es nicht glauben. Tausende Gedanken und Erinnerungen gehen uns durch die Köpfe. Gefahren, Schwierigkeiten und anscheinend ausweglose Situationen. Aber auch viele eindrucksvolle Landschaftsbilder, unberührte Natur und unzählige wilde Tiere, die wir sahen. Reißende Strömungen, vom Krieg zerstörte Brücken, einsame Schilfgegenden, Staudämme und kleinste Kanäle, Gebirgsformationen und Sumpfgebiete sind wir durchfahren. Haben uns in der Sonne geault und uns unter Deck vor Stürmen versteckt.

Eine lange und weite Reise an Bord der „Goldfisch“, einem Schiff, das für eine Reise dieser Art gewiß nicht gebaut wurde, unzählige Male zu kämpfen hatte, aber alle Belastungsproben mit Pravour bestand und uns eine bärenstarke Partnerin war.

Nun haben wir diese lange Flußfahrt hinter uns gebracht, sind am Meer angelangt und steuern in andere, neue Abenteuer. Abenteuer, die uns die Weite der Meere erleben lassen wird.

© by Walter H. Edetsberger

Die komplette Reise von Münster zum Schwarzen Meer ist im Buch „Im Bann der Donau“ (ISBN 3-8311-3049-3; 222 Seiten; Preis 20,35 Euro) nachzulesen. Erhältlich in allen gut sortierten Buchhandlungen oder unter www.amazon.de und www.libri.de. Unter walter@euro-tour2000.de kann auch ein Exemplar mit persönlicher Widmung des Autors bestellt werden.