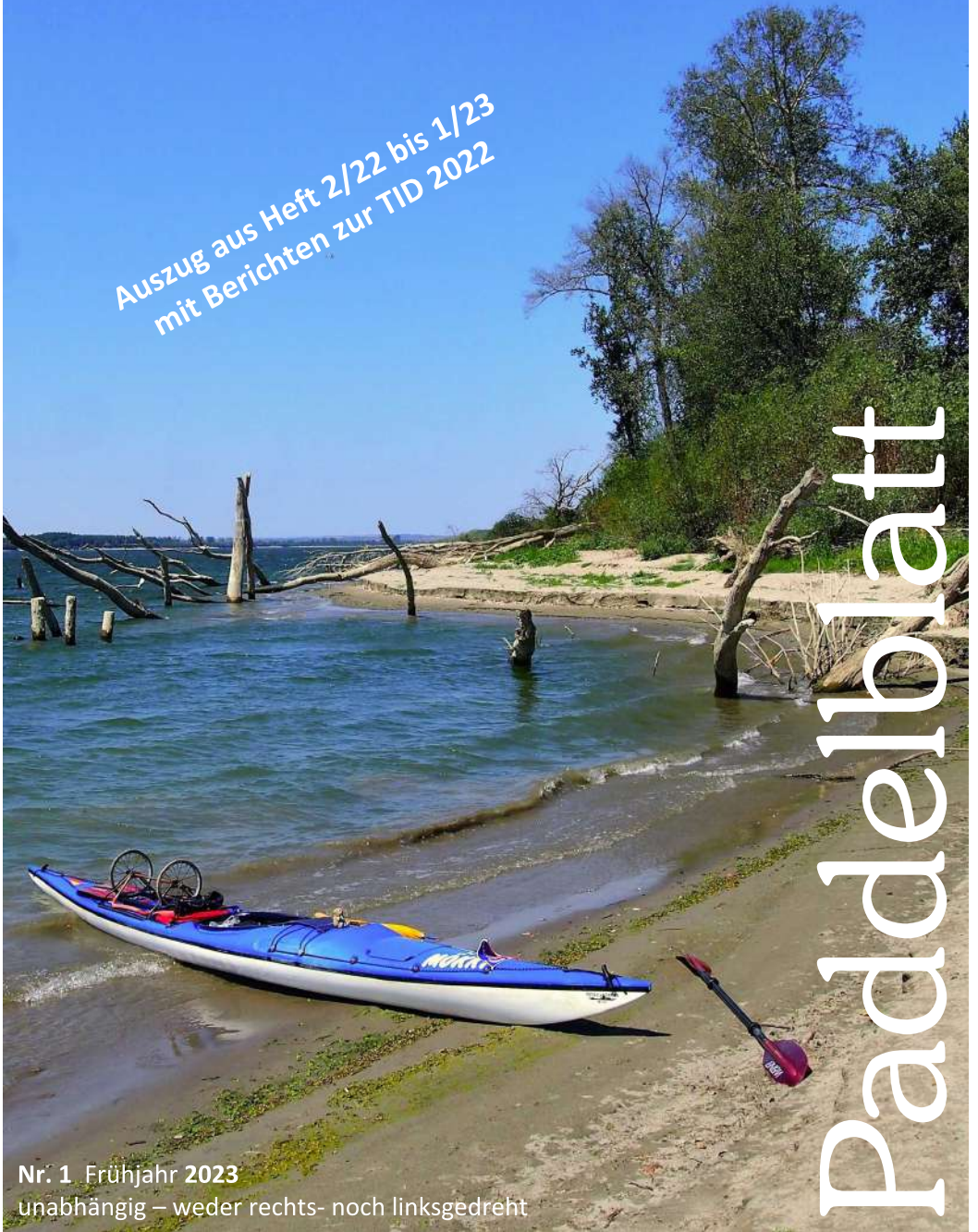


Kanu-Gruppe an der Neuen Oberschule
Braunschweig e.V.



Auszug aus Heft 2/22 bis 1/23
mit Berichten zur TID 2022



Paddelblatt

Nr. 1 Frühjahr 2023
unabhängig – weder rechts- noch linksgedreht

Tour International Danubien - TID

Historischer Rück- und persönlicher Ausblick



Die Tour International Danubien, kurz TID, genießt unter eingefleischten Langstreckenpaddlern einen schon fast legendären Ruf. Woran liegt das, und was verbirgt sich eigentlich genau hinter diesem Kürzel TID?

Nun, die TID gilt als die längste organisierte Kanu-Gepäckwanderfahrt der Welt. Sie wird jährlich auf der Donau organisiert. Start ist in Deutschland in Ingolstadt, und das Ziel ist im Donaudelta in Rumänien an der Mündung in das Schwarze Meer nach ca. 2500 km erreicht. Dafür ist ein Zeitraum von 2 1/2 Monaten vorgesehen, von Ende Juni bis Mitte September. Nun muss man als Paddler aber nicht unbedingt die gesamte Strecke paddeln, es ist möglich, sich auch für die einzelnen Länderetappen der insgesamt acht Teilnehmerstaaten anzumelden und sich so die Gesamtstrecke stückweise zu erpaddeln. Von besonderem Reiz ist es natürlich, einmal sich die Zeit zu nehmen und die gesamte Tour im Stück zu paddeln.

Im Jahr 2022 findet die TID zum 65. Mal statt, da bietet es sich an, einmal einen kurzen Blick in die

Historie dieser Fahrt zu werfen:

Die erste TID wurde 1956 als internationale Wanderfahrt (ab 1958 internationale Freundschaftsfahrt) auf der Strecke von Bratislava bis Budapest über 222 km veranstaltet. Die Fahrt hatte so einen guten Anklang gefunden, dass im Folgejahr die Strecke bereits bis Belgrad verlängert wurde. In den weiteren Jahren wuchsen sowohl die Zahl der Teilnehmerländer als auch die Länge der Gesamtstrecke. Seit 1968 findet der Start jeweils Ende Juni in Ingolstadt statt. Das offizielle Ziel war bis 2009 die Stadt Silistra in Bulgarien, da sich Rumänien erst ab 2009 an der TID beteiligte und dann auch die Restetappe durch das Delta bis in das Schwarze Meer angegliedert wurde.

Da die TID durch insgesamt zehn Staaten führt, hat auch die Politik immer wieder Einfluss auf die Fahrt gehabt. Der durch die Sowjetunion im Herbst 1956 niedergeschlagene Ungarnaufstand konnte die Fahrt im darauffolgenden Jahr 1957 nicht ausbremsen. Ebenso gab es keine Unterbrechung nach dem Einmarsch



der Sowjetunion in die Tschechoslowakei 1968. Es gab jedoch bis zur politischen Wende 1989/1990 Beschränkungen für Teilnehmer aus den Ostblockstaaten. Diese durften nur an den Etappen in der Tschechoslowakei, Ungarn und Bulgarien teilnehmen. Teilnehmer aus westlichen Staaten hatten die freie Wahl unter allen Länderetappen. Trotz mitreisender „Aufpasser“ aus den Ostblockstaaten, gab es aber dennoch viele freundschaftliche Kontakte unter den Teilnehmern, welche die lockere Atmosphäre einer solchen Gepäckwanderfahrt und so manchen unbeobachteten Augenblick auf dem Wasser oder bei einer Pause am Ufer für Gespräche und den Austausch nutzten.

Eine Zäsur gab es in den Jahren

des jugoslawischen Bürgerkrieges, da die Donau insbesondere zwischen Serbien und Kroatien direktes Kampfgebiet war. Die Schifffahrt auf der Donau auf diesem Streckenabschnitt war eingestellt, und so hatten auch Kanuten in diesem Bereich nichts mehr zu suchen. Die jugoslawische Etappe wurde daher über mehrere Jahre mit Bussen umfahren, um dann erst in Bulgarien wieder einzusetzen. Eine Absage der TID war jedoch erst in den Jahren 2020 und 2021 erforderlich. Die Einschränkungen des Alltagslebens durch die Corona-Pandemie ließen eine geregelte Organisation der TID nicht zu, und so kommt es, dass mit zwei Jahren Verspätung die 65. TID nun im Jahr 2022 stattfinden wird. Auch diesmal allerdings mit Einschränkungen.



Die Fahnen der acht Teilnehmerstaaten
(ohne die Anrainer Republik Moldau und Ukraine)

Foto: Bärbel Lehmann 2019

Quelle: www.tour-international-danubien.org

Der Angriffskrieg Russlands in der Ukraine führte zur Streichung der rumänischen Etappe, da die Donau auf ca. 70 km Länge vor dem Donaudelta die Grenze zwischen Rumänien und der Ukraine bildet.

Leider wurden in den letzten Jahrzehnten eine ganze Reihe von Flusskraftwerken in die Donau gebaut, insbesondere in Deutschland und Österreich, aber auch in der Slowakei (Staustufe Gabčíkovo) und im großen Karpatendurchbruch, dem „Eisernen Tor“ die Staustufen Djerdap 1 und Djerdap 2 im Grenzbereich zwischen Rumänien und Serbien. Dennoch sind weite Teile der Donau nach wie vor frei fließend, der Schiffsverkehr hält sich in überschaubaren Grenzen und die Landschaften entlang des Flusses

sind immer noch beeindruckend.

Nachdem im Jahr 1982 bereits ein KGNO-Mitglied die TID auf der Strecke von Ingolstadt nach Silistra gepaddelt ist (Helmut Velke), habe ich mich nun 40 Jahre später auch für dieses Abenteuer angemeldet. Ich selber habe schon einige Donau-Erfahrungen hinter mir: in den Jahren 1977, 1984 und 1985 ging es auf verschiedenen Abschnitten in Deutschland und Österreich voran, und 1987 hatte ich mich mit dem Faltboot von Wien nach Belgrad auf den Weg gemacht. Dies war das letzte Jahr, in dem man noch durch die Baustelle der Staustufe Gabčíkovo ohne Behinderung durchfahren konnte. Dafür mussten wir uns noch Visa für die Fahrt durch die Tschechoslowakei und Ungarn be-

schaffen. Administrativ geht das heute viel einfacher, außer Serbien sind alle zu durchpaddelnden Länder mittlerweile EU-Mitglieder mit entsprechenden Erleichterungen im Reiseverkehr. Reichte die Zeit 1987 nicht mehr für eine Befahrung des Karpatendurchbruches aus, so soll es diesmal bis in die weiten Ebenen Südosteuropas gehen.

Was ist nun konkret von dieser Fahrt zu erwarten? Nun, es dürften so ca. 150 Teilnehmer sein, mit wechselnder Zusammensetzung je nach Länderetappe. Die Zeltplätze werden organisiert, oftmals sind das aber eher einfache Zeltwiesen, Sportplätze oder freies Gemeindeland. Die Sanitär-

anlagen dürften auch eher auf einfachem Niveau sein – da muss man sich dann halt mit den anderen Mitfahrern arrangieren. Im Gegenzug heißt es, zwei Monate lang auf dem Fluss zu vagabundieren, ein freies Leben mit Boot und Zelt zu führen und jede Menge neuer Eindrücke zu gewinnen mit Menschen, Landschaften und Kulturen, die alle eines verbindet: die Donau.

Ich werde mich während der Fahrt sicher immer mal wieder über Whatsapp mit Fotos und kurzen Kommentaren melden.

*Reinder
van der Wall*

Weitere Infos zur Donau und zur TID

DKV-Auslandsführer Band 9: Donau und Nebenflüsse, 2. Auflage 2018, erhältlich im DKV-Verlag:

<https://www.kanu-verlag.de/dg/products/dkvgewaesserfuehrer/europa.xhtml>

Deutsche Homepage zur TID u.a. mit vielen Fotos, mehreren Fahrtenberichten und YouTube-Links:

www.tour-international-danubien.org

Die österreichische Homepage u.a. mit dem genauen

Zeitplan: <https://tid.at> (für die, die verfolgen wollen, wann Reinder wohl wo gerade sein wird)

Umfangreiche Infos u.a. zum Fluss, zu Natur und Landschaft, Ländern und Leuten, zum Tagesablauf sowie Links zu Fahrtenberichten, ... :

https://faltboot.org/wiki/index.php/Die_TID_-_alles,_was_du_schon_immer_wissen_wolltest

Kurzinfo: https://de.wikipedia.org/wiki/Tour_International_Danubien

Und wer es literarisch und/oder cineastisch mag, der findet in der Rubrik Amüsantes, Interessantes auch noch ein paar Buch- und Filmtipps zur Donau und zur TID.





Tour International Danubien 2022

Ein XXL-Flussabenteuer Teil 1:

Von Ingolstadt zur serbisch-kroatischen Grenze

Nachdem ich im letzten Paddelblatt schon ein wenig über die Hintergründe und Geschichte der Tour International Danubien (TID) geschrieben habe, geht es diesmal um einen persönlichen Bericht über meine Teilnahme an der TID 2022.

In regelmäßigen Abständen erscheinen ja immer wieder Berichte über die TID in den diversen Kanu-Magazinen, dazu kommt noch so einiges vom Hörensagen über laute und schlaflose Nächte inmitten von Schnarchkonzerten, Frühaufsteher, die schon vor 5 Uhr morgens mit Töpfen klappern, Engpässe bei Duschen und Toiletten, Zeltplätze, die eher grob gepflegten Stoppeläckern gleichen und die verschiedensten Wetterumbilden, welche bei dem vorgegebenen Tagesprogramm aber durchlitten werden müssen. Das alles mag so manchen von einer Teilnahme abschrecken oder aber veranlassen, sich doch einmal persönlich ein Bild von der ganzen Geschichte zu machen. Immerhin lockt ein Fluss auf 2.000 km Strecke mit den unterschiedlichsten Landschaften von weiten Ebenen bis zu engen Durchbruchs-

tälern, die Passage durch acht Länder mit ihren diversen kulturellen Hintergründen und vor allem die Begegnung mit vielen Personen, die alle ihre eigene Geschichte zu dieser Fahrt mitbringen.

Vorab schon einmal so viel: Lediglich auf den Zeltplätzen in Ingolstadt und Straubing herrschte dichtes Gedränge, alle anderen Zeltplätze boten reichlich Platz. In den neun Wochen meiner Teilnahme gab es insgesamt fünf laute Nächte, die alle aber nicht durch die TID verursacht wurden (Schlussfeier, Hochzeit, Rockkonzert, Motorradtreffen und eine Dorffeier zu Ehren der TID). Es gab Frühaufsteher (ich war teilweise selber ein solcher), aber es war



ein ungeschriebenes Gesetz, dass dabei jegliches Geräusch vermieden wurde – einschließlich eines gesprochenen Morgengrußes. Und ja, Duschen und Toiletten entsprachen nicht immer unseren westeuropäischen Vorstellungen und waren teilweise auch in der Zahl knapp bemessen. Dank des disziplinierten Verhaltens der Teilnehmer war an der Sauberkeit aber nichts auszusetzen, und wenn man eher früh oder spät zur Dusche ging, waren die Wartezeiten auch sehr moderat. Bei den Zeltplätzen gab es im Einzelfall durchaus negative Beispiele, ebenso bei den Ein- und Ausstiegsstellen. Im Großen und Ganzen war aber immer für eine gute bis passable Übernachtungswiese gesorgt. Und schließlich zu Wetter und Klima: Während wir in Österreich noch mit einigen Regentagen und eher kühlen Temperaturen zu kämpfen hatten, kam ab

Wien die Sonne heraus und sorgte für den Rest der Strecke für teilweise doch recht hohe Temperaturen bis 41 °C. Dadurch hatten wir ein historisches Niedrigwasser, was zu besonders langen Staustrecken vor den leider zahlreichen Staustufen führte. Andererseits traten dadurch besonders viele schöne Sand- und Kiesstrände hervor, die auch so manches schon lange versunkene Schiffswrack wieder freigaben.

Nun aber endlich zu der Fahrt an sich. Freitag, 24.06.2022, Ankunft in Ingolstadt. Das Navi lotste uns von der Autobahn durch eine Wohnsiedlung, bis rechts am Deich eine Fahne mit der Aufschrift TID uns das Ziel anzeigte. Der Zeltplatz beim Faltboot-Club war schon recht gut belegt, die Anmeldung war schnell erledigt und ein freies Plätzchen in einer hinteren Ecke für das Zelt gefunden. Dann erst einmal herum schauen: Es tummelten sich überwiegend ältere Semester, aber auch ein paar jüngere auf dem Platz. Jeder war mit seinem Zelt, Boot oder der Ausrüstung beschäftigt und pusselte noch an letzten Vorbereitungen. Samstags konnten Autos zu vorbereiteten Parkplätzen gebracht werden, die später im Verlauf der Tour von Busunternehmen zur Abholung



Wikinger
vor Wien

und Rückkehr von Teilnehmern angefahren wurden. Ich nutzte die Gelegenheit für letzte Einkäufe, erste Gespräche mit anderen Teilnehmern und der direkt neben uns zeltenden kroatischen Delegation, bis am Abend dann die offizielle Eröffnung der TID stattfand. Insgesamt waren 155 Teilnehmer am Start, mit Kajaks, Kanadiern, SUPs, Ruderbooten und sogar einem Wikingerschiff – ein verkleinerter Nachbau des Osebergsschiffes. Es gab Verpflegung vom Grill, ein paar Ansprachen, Hinweise für den kommenden Paddeltag und dann ein erstes geselliges Beisammensein zum Kennenlernen.

Der nächste Morgen war von gespannter Erwartung geprägt. Als

ich aus dem Zelt krabbelte, rollerten die ersten bereits ihre Boote zur Einstiegsrampe, ich frühstückte erst noch einmal gemeinsam mit Dörthe, bevor auch ich mich reisefertig machte. An der Rampe herrschte nun bereits guter Betrieb, aber ohne große Wartezeit kam ich aufs Wasser. Nun aber los, und in der Aufbruchstimmung vergaß ich glatt, mich noch einmal zu einem Abschiedsgruß zur Dörthe umzudrehen – sorry. Gleich nach dem Einstieg ging es mit dem Rückstau der Staustufe Vohburg los, eine Einstimmung auf die noch folgenden Kraftwerksketten. Ein erstes kurzes Umtragen, dann strömte die Donau wieder.



Donaudurchbruch
Weltenburger Enge

Mich begleitete nun eine wunderschöne Auenlandschaft mit Kiesbankufern, und schon bald schoben sich voraus Hügel in den Verlauf der Donau. Noch ein, zwei Kurven, eine Seilfähre und schon lag rechterhand das Kloster Weltenburg vor mir. Eine Landung an breiter Kiesbank ist hier praktisch Pflicht: zum einen wegen der barocken Klosteranlage, zum anderen aber auch wegen des süffigen Schwarzbieres zu passender Brotzeit. Es folgte einer der Höhepunkte im deutschen Donaulauf, der Durchbruch durch die Kalkfelsen des schwäbischen Jura mit weißen Felswänden rechts und links und einer strudeligen Strömung. Die Ausflugsdampfer stürten etwas, die sollte man sich ein wenig auf Abstand

halten. Bald schon kam auf hohem linkem Ufer die Befreiungshalle in Sicht und kurz darauf war das erste Etappenziel am alten Hafen in Kelheim am stillgelegten Ludwig-Donau-Main-Kanal erreicht. An steiler Rampe stand ein freundlicher Helfer bereit, kurz gerollert und das Zelt im spärlichen Schatten aufgebaut. Nach erstem gemeinsamem Abendessen saßen wir noch eine ganze Weile am alten Hafenbecken zusammen und schlossen erste Fahrtenbekanntschaften, derweil die freundlichen Helfer des Kelheimer Kanuclubs uns baten, bei der Restevernichtung des nachmittäglichen Kuchenbuffets zu helfen – selbstlos stürzten wir uns auf die leckeren Stücke Apfelkuchen.



Schloss Schönbüchel in der österreichischen Wachau

Auf der Fahrt nach Regensburg war die erste Bootsgasse in Bad Abbach zu überwinden, bevor uns schon bald der nächste Stau ausbremste. Beim Regensburger Ruderverein genossen wir ein komfortables Aussteigen am flachen Steg und einen sehr gepflegten Rasen. Leider wussten den auch Unmengen von Nacktschnecken zu schätzen, die am nächsten Morgen die Zelte dicht bevölkerten. Eine weitere Bootsgasse, dann wartete die steinerne Brücke von Regensburg auf uns, die aber bei dem diesjährigen Niedrigwasser keine Probleme wegen verstärkter Strudel bereitete. Bereits im nächsten Stau von Geisling tauchte linkerhand auf hohem Waldufer die Walhalla auf, ein nachgemachter griechischer Tempel, der die Konterfeis berühmter Deutscher enthält. Die heutige Etappe bis Straubing stellte für so manchen Teilnehmer einen ersten Prüfstein dar, knapp 60 km auf überwiegend Stauwasser wollten erpaddelt sein, und die steilen Treppen am Ausstieg des Kanuclubs in Straubing waren nur mit gegenseitiger Hilfestellung zu überwinden. Am Zeltplatz hieß es platzsparend zelten, der Platzwart wies uns ein, damit auch wirklich alle Teilnehmer noch einen Platz fanden.

Kiesbank im Tullner Becken vor Wien

Nach einem Ruhetag in Straubing ging es endlich wieder mit Strömung weiter. In Winzer, beim Motorbootclub, wurden wir abends mit bayerischer Blasmusik bei Leberkäse unterhalten, nachdem wir noch ein etwas unachtsam direkt am Wasser abgelegtes Ruderboot vor den Wellen der Ausflugsdampfer gesichert hatten. Weiter ging es mit Strömung, bis bei Vilshofen der Rückstau des Passauer Kachletwehrs spürbar wurde. Am Kraftwerk konnten wir auf bequemen Rampen umkarren. Die anschließende enge Stadtdurchfahrt mit vielen vor Anker liegenden Ausflugsschiffen wurde durch den von rechts stürmisch einmündenden Inn beendet. Nun noch ein paar km auf der wieder strömenden Donau bis Erlau und die deutsche Etappe war geschafft. Das abendliche Gewitter konnten wir in einer gemütlichen Gaststube bei Schweinsbraten und



Knödeln abwettern. Der darauf folgende Ruhetag wurde von mir zu einer Wanderung durch die bewaldeten Steilhänge des Donautales genutzt.

Nun hatte uns Österreich mit einer fast durchgehenden Kette von Staustufen in Empfang genommen. Das Wetter war wieder etwas frisch geworden. Die von uns meist genutzten Umtragestellen waren generell mit flachen und gut passierbaren Rampen ausgestattet, das Mitführen eines Bootswagens ist hier Pflicht. Nach jeder Staustufe konnten wir uns über bis zu 5 km Strömungsstrecke freuen, bevor der Rückstau des kommenden Kraftwerkes uns an die in Österreich am meisten verbreitete Form der regenerativen Stromerzeugung erinnerte. Da ist die erste noch unverbaute Teilstrecke, die Wachau von Melk bis Krems, ein echtes Highlight. Eine kräftige Strömung schob uns an ersten Weinbergen und an in schäumender Welle hängenden Bojen vorbei. Wir waren gut beraten, von Bojen und gelegentlich bei dem Niedrigwasser aufgetauchten Felsen einen guten Abstand zu halten. Dazu kam noch eine veritable Anzahl von Ausflugsschiffen, die in dichter Folge von vorn und hinten die weit auseinander gezogene Truppe von

TIDlern passierten. Das alles ist für erfahrene Paddler nun kein wirkliches Problem, einige Teilnehmer waren mit solchen Strömungen aber noch nicht ganz so vertraut. Und so fragte mich der Peter aus Memmingen angesichts der von ihm mit großem Misstrauen beargwöhnten Strudel, ob wir die nächsten Etappen nicht gemeinsam fahren könnten. Kein Problem, insbesondere da wir mit dem Begriff „Strudel“ beim abendlichen Verzehr der hier lokalen Spezialität „Marillenstrudel“ eine doch sehr erfreuliche Bekanntschaft schließen konnten.

Mit dem Passieren der Wachau verließen wir nun aber auch die österreichischen Engtäler und traten in das weite Tullner Becken ein. Die folgenden Staustufen waren wieder mit eintönigen begradigten Steinschüttungen am Ufer versehen, lediglich eine einsame Kiesbank vor Wien wurde sofort als paddlerfreundliche Pausenstelle besetzt. Den anschließenden Stau konnte ich bei auffrischendem Rückenwind, im Päckchen mit Peter stabilisiert, mit dem Regenschirm absegeln, wobei uns aber doch etliche Windwellen munter auf die Spritzdecke platschten.

Der folgende Ruhetag in Wien wurde bei Sonnenschein zum

Wäsche waschen, Einkaufen und bei einem Spaziergang zum folgenden Kraftwerk Freudenau zur Inspektion der nächsten Umtragestelle genutzt. Von Wien bis Hainburg folgte dann noch ein unverbautes Stück österreichischer Donau welches, kaum durch nachhaltige Proteste dem Zugriff der Kraftwerkslobby entrissen, zum Nationalpark Lobau erklärt wurde. So konnten wir uns zwar auf flotter Strömung an der naturnahen Flusslandschaft der Donau erfreuen, ein Anlanden zum Pausieren ist aber weitgehend untersagt. Dafür bot der Übernachtungsplatz im städtischen Uferpark von Hainburg beste Zeltplätze mit Blick auf die Donau und die immer wieder vorbeiziehenden Schiffe. Abends nahmen wir noch an einer zwar interessanten, aber sich dann doch etwas in die Länge ziehen-

den Stadtführung durch die Geschichte Hainburgs teil.

Es folgte mit 16 km die kürzeste Etappe bis Bratislava. Hier war wieder ein Standort, bei dem man aus der TID aussteigen oder aber für die folgenden Etappen zusteigen kann. Demzufolge war noch ein Ruhetag vorgesehen, um den Bustransfer zu organisieren. Wieder wurde eine Stadtführung angeboten, diesmal allerdings sehr kurzweilig und mit unterhaltsamen Anekdoten gespickt. Ich nutzte den Tag noch um eine erste Ladung Postkarten zu verschicken. Dies gestaltete sich etwas schwierig. Postkarten scheinen in heutiger Zeit nicht mehr ganz so aktuell zu sein – das Angebot ist etwas dürftig und Briefmarken gab es ausschließlich auf der Hauptpost. Der Abend klang dann wieder einmal bei einem Dämmer-

Die Esztergom-Basilika



schoppen am Donauufer aus, während im Hintergrund noch bis zur Zeltruhe Musik zur Unterhaltung gespielt wurde.

Gleich hinter Bratislava empfing uns der nächste Stau, bei dem man aber, im Gegensatz zu den österreichischen Staustufen, die Donau nicht in ein enges Korsett gezwängt, sondern in einem mehrere Kilometer breiten See die angrenzenden Auen gleich mit überstaut hat. Diesen Bereich konnte ich bei meiner Donaufahrt 1987 noch ohne Hindernis passieren, heute hieß es gleich zweimal umtragen. Einmal bei dem Haupt-

wehr, bei dem links ein längerer Schifffahrtskanal abzweigt, und dann noch einmal 5 km weiter bei einem ursprünglich vorgesehenen Kraftwerksstandort, wo jetzt eine nicht befahrbare Sohlschwelle die Fahrt unterbricht. Danach haben die Paddler die Donau erst einmal für sich, da der Schifffahrtskanal erst nach rund 40 km wieder in die alte Donau mündet. Uns empfing hier wieder ein naturbelassener Flusslauf mit vielen Kiesinseln und Altarmen, die aber, um ein Absinken des Grundwasserstandes zu verhindern, alle über Sohlschwellen in die Donau münden.

Um den Zeltplatz in Komarno zu erreichen, mussten wir noch den Nebenfluss Wah ca. 3 km gegen eine zum Glück nur schwache Strömung aufwärts paddeln, bis uns entweder ein hoher Steg oder eine steile Rampe zum Aussteigen einlud. In langer Reihe zelteten wir dann vor dem Hochwasserdeich, konnten dafür ordentliche Duschen im Bootshaus des Kanu-Leistungszentrums genießen. Der etwas abgelegene Standort wurde durch einen gut organisierten Shuttle-Service mit Kleinbus zum mehrere Kilometer entfernten Supermarkt mehr als wett gemacht, und das herzhaftes Abendessen im Bootshaus füllte die tagsüber verbrauchten Energien wieder auf.

Budapest: Die Fischer-Bastei



Nach drei Stationen verließen wir bereits wieder die Slowakei und reisten mit dem nächsten Etappenziel nach Ungarn ein. Schon von weitem war die Kuppel der Basilika von Esztergom, auf einem Hügel hoch über der Stadt thronend, zu sehen. Der Ausstieg direkt nach dem Kreuzfahrtanleger war nicht ganz einfach, da just im Moment unserer Ankunft eines dieser Passagierschiffe ablegen wollte. Dann ging es über eine holperige Rampe das Ufer aufwärts. Oben erwartete uns aber der gepflegte Rasen eines Sport-hotels mit tiptop Sanitäranlagen und ein Willkommensempfang mit Aushändigung unseres Etappen- ausweises und eines T-Shirts für jeden Teilnehmer. Bei einem Stadtbummel wurde nicht nur am

Automaten schnell das nötige Bargeld für den Ungarnaufenthalt besorgt, ein Aufstieg zur Basilika gehörte hier zum Pflichtprogramm. Eine Innenbesichtigung ging wegen eines gerade laufenden Gottesdienstes nicht, dafür genossen wir von der erhöhten Position einen weiten Blick auf die Donau und das Umland.

Es folgte eine kurze Etappe bis Visegrád, eine alte Burganlage mit hoher politischer Bedeutung in der Geschichte der Ungarn erhebt sich weit sichtbar auf einem Bergsporn über dem Ort. Unsere ungarische Fahrtenleitung organisierte einen Bustransfer hinauf zur Burg, die gut restauriert einen guten Einblick in ihre wechselvolle Geschichte gibt. Wieder schweifte

Budapest:

Blick aufs Parlamentsgebäude





**Blick von der
Burg Visegrád
aufs Donautal**

der Blick von erhöhter Position flussaufwärts zu unserem Zeltplatz und flussabwärts zur Spitze der Szentendre-Insel, die über mehr als 30 km Länge die Donau in einen Haupt-Schifffahrtsarm und einen für Kanuten empfohlenen rechten Nebenarm teilt. Wir hielten uns also rechts, passierten bereits einige Ortschaften im Einzugsbereich Budapests, bevor wir zu einem Stadtbummel in Szentendre ausstiegen. Unsere ungarischen Freunde hatten zwei Aufpasser abgestellt, die während unseres Stadtbummels die zurückgelassenen Boote bewachten, während wir zu Fuß die engen Gassen des durchaus malerischen, aber andererseits auch schon sehr touristischen Ortes erkundeten. Nur noch wenige Kilometer bis kurz vor dem Ende des Nebenarmes und wir hatten unser

Etappenziel in Budapest erreicht. Wir waren auf einem Freizeitgelände des städtischen Wasserwerks untergebracht und genossen die Wohltat eines Schwimmbekens nach einem Tag mit hochsommerlichen Temperaturen.

In Budapest war Ruhetag, da nutzten wir die Gelegenheit, mit der Bahn ins Zentrum zu fahren. Wegen der angekündigten hohen Temperaturen stiegen wir gleich am Vormittag zur Fischerbastei, Matthiaskirche und Burg hinauf und genossen von dort den Ausblick auf das Parlament und die Altstadt von Buda. Über die Donau ging es dann zu den Markthallen auf einen Imbiss und dann der Kultur wegen in das Robert Capa-Museum mit Fotografien seines umfangreichen Werkes nicht nur als Kriegsreporter, sondern

auch als Chronist des ländlichen Lebens in den 1930er und 1940er Jahren.

Nach der Stadt Budapest ging es auf der Donau nun in die große ungarische Tiefebene. Das heißt überwiegend flaches Land, hinter beiden Ufern mit einem grünen Auwaldsaum. Nur gelegentlich sorgte ein Dorf mit Fähre oder ein kurzes Stück Steilufer für Abwechslung. Tagsüber heizte die Sonne uns bis auf 41 °C ein, so dass wir bei den Pausen für jedes bisschen Schatten dankbar waren. Die Hitze stresste nicht nur uns, sondern auch die Natur. In Dunajvaros krachte urplötzlich nachmittags ein großer Ast auf ein darunter stehendes Zelt. Zum Glück war der Bewohner gerade davor und konnte sich mit einem beherzten Fallrückzieher außer Gefahr bringen. Das Zelt war hin, es konnte



Etappenziel Dunajvaros

aber kurzfristig ein Ersatz beschafft und die Fahrt fortgesetzt werden. Wegen der hohen Tagestemperaturen wurde von der Fahrtenleitung nun die allgemeine Nachtruhe aufgehoben, um die noch leidlich angenehmen Morgenstunden zum Paddeln nutzen zu können. In Dunajvaros und dem folgenden Zeltplatz in Paks



Aussteigen zum Sightseeing in Szentendre

erlebten wir dann auch die ersten lauten Nächte. In unmittelbarer Nachbarschaft wurde am ersten Platz eine Schulabschlussparty bis in den frühen Morgen gefeiert, während in Paks eine Hochzeitsfeier erst durch ein plötzlich einsetzendes Gewitter gegen ein Uhr nachts abrupt beendet wurde.

Mit Mohács wurde dann das Ende der ungarischen Etappe erreicht. Hier war wieder ein Ruhetag eingeplant und es bestand durch organisierten Bustransfer die Möglichkeit, die Fahrt zu beenden oder für die folgenden Etappen zuzusteigen. Die Fahrtenleitung wechselte nun auf das serbische

Team. Es bestand die Gelegenheit, die für die serbische Etappe obligatorische serbische Flagge zu erwerben und den Ruhetag zum Waschen der Wäsche und einen Stadtbummel zu nutzen. Das uns seit Ingolstadt begleitende Wikingerschiff musste hier nach internen Auseinandersetzungen der Mannschaft die Teilnahme ebenfalls beenden. Offenbar war die andauernde enge Nähe tagsüber auf dem Schiff und an Land in der Zeltgemeinschaft zu viel für einige der Teilnehmer.

Alle Weiterfahrenden stürzten sich dann am nächsten Morgen in das Abenteuer Passkontrolle. Da wir von Ungarn nach Serbien die EU-Außengrenze passierten, war nun erstmals eine behördliche Kontrolle angesagt. Die ungarischen Grenzbeamten konnten dabei zwar mit jugendlichem Alter, schmucken Uniformen und einem glänzenden Dienstwagen aufwarten, der Ablauf der Prozedur zog sich aber doch sehr in die Länge, so dass wir leider erst gegen 11:30 Uhr zu Beginn der großen Tageshitze aufs Wasser kamen.

Dafür tauchten wir jetzt in ein sehr naturbelassenes Stück Donau ein. Nicht nur, dass es im Grenzgebiet nach Serbien kaum Siedlungen gibt, die Donau wird hier immer noch von einem breiten



Fahrt durch
Serbien mit der
obligatorischer
Flagge des Gast-
landes am Bug

und kaum regulierten Auwaldstreifen begleitet. Ein einsames Grenzschild am linken Ufer markierte den Landeswechsel, ansonsten strömte die Donau unter gleißender Mittagssonne ruhig dahin. Eine schmale Straßenbrücke bot dem Auge eine willkommene Abwechslung, bis endlich die Silhouette der orthodoxen Kathedrale von Apatin das Etappenziel ankündigte. Die Fahrerin machte noch einmal einen großen Schlenker in dem breiten Flussbett, bevor wir in einen linken Seitenarm zur örtlichen Marina einbiegen konnten. Am schlammigen Ufer warteten zum Glück wieder fleißige Helfer, um die Boote die steile Rampe hinauf zu bringen. Oben nahm uns dann ein geduldig wartender serbischer Grenzbeamter in Empfang. Die Zelte konnten

wir auf einem benachbarten Fußballplatz aufbauen. Ordentliche sanitäre Anlagen gab es in der Marina, und im angrenzenden Restaurant gab es nicht nur eine offizielle Wechselstube für die lokale Währung, sondern auch ein gemeinsames Abendessen mit Begrüßung durch einen Vertreter des serbischen Tourismusministeriums.

Am nächsten Morgen hieß es bereits wieder Grenzkontrolle, denn nach nur einem Tag in Serbien sollte es für die nächsten zwei Etappen auf das rechte Ufer nach Kroatien gehen.

Reinder van der Wall

Die Fortsetzung folgt im nächsten PB. Dann geht es bis zum Zielort Silistra und mit dem Bus zurück. Ganz Ungeduldige finden den ganzen Text schon im Mitgliederbereich unserer Homepage (Lesestoff > bes. Berichte).



Anstehen zur serbischen Grenzkontrolle

Tour International Danubien 2022

Ein XXL-Flussabenteuer Teil 2: Vom serbisch-kroatischen Grenzgebiet bis Silistra und zurück



Der erste Teil des XXL-Paddelabenteuers auf der Donau führte Reinder und die übrigen TID-Teilnehmer von Ingolstadt durch Bayern, Österreich, die Slowakei und Ungarn ins serbisch-kroatische Grenzgebiet. Nach nur einem Tag in Serbien sollte es für die nächsten zwei Etappen auf das rechte Ufer nach Kroatien und damit wieder auf EU-Gebiet gehen. Hier beginnt nun der zweite Teil des Fahrtenberichts.

Die Organisation klappte hier (an der Marina in Apatin) aber gut, so dass wir zeitig aufs Wasser kamen. Die Donau zeigte sich weiterhin sehr naturbelassen, begleitete uns doch jetzt der als Naturpark ausgewiesene Teil der Mündung der Drau in die Donau. Wegen des niedrigen Wasserstandes waren die Nebenarme zwar fast ausnahmslos trockengefallen, trotzdem konnten wir uns an den unregulierten Uferabschnitten mit vielen schattigen Pausenplätzen erfreuen. Kurz nach der Draumün-

dung wurden wir dann auch schon wieder von der winkenden kroatischen Fahrtenleiterin ans Ufer gelotst. Kurz das Boot gerollert und das Zelt auf großer Wiese aufgebaut, ging es erst einmal unter die provisorisch aufgebaute Dusche und dann in ein benachbartes Café auf ein Stück Krempita – ein Cremeschnittchen kroatischer Art. Später am Nachmittag wurde ein Markt aufgebaut, auf dem wir Produkte aus heimischen Gärten erwerben konnten – die Tomaten waren dabei besonders begehrt.



Örtliche
Verpflegung

An den folgenden Ortschaften auf kroatischer Uferseite waren immer wieder zerstörte Gebäude zu sehen, Reste des jugoslawischen Bürgerkrieges der 1990er Jahre. Bei Backa Palanka wechselte die Donau dann wieder ganz auf serbisches Staatsgebiet, was eine weitere problemlose Grenzkontrolle zur Folge hatte. Abends

Steilufer in Serbien



wurden wir dann in einem Kulturinstitut bei kurzen Ansprachen und Livemusik bewirtet.

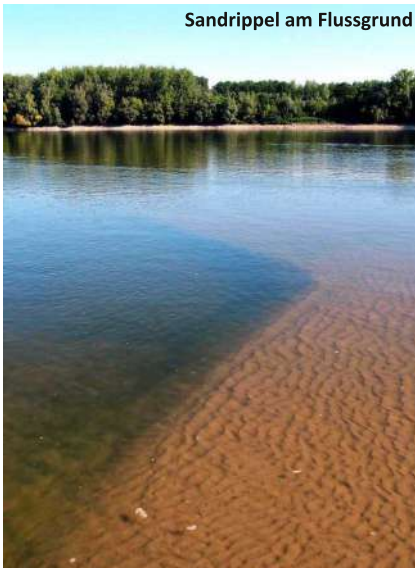
Es folgten zwei recht kurze Etappen, und ich nutzte die Gelegenheit, die Nachmittage auf die uns nun am rechten Ufer begleitenden Steilufer aufzusteigen, um zum einen den Beinen auch einmal etwas Bewegung zu gönnen, zum anderen aber auch den weiten Blick über die sich am linken Ufer erstreckenden Ebenen des panonischen Beckens schweifen zu lassen.

In Novi Sad erwartete uns dann wieder einmal ein sehr komfortabler Zeltplatz inmitten eines sehr weitläufigen Erholungsgebietes mit ordentlichen Sanitäreinrichtungen, mehreren Bistros, viel Schatten und der Möglichkeit, der sehenswerten Altstadt von Novi Sad einen Besuch abzustatten.

Novi Sad war 2022 Kulturhauptstadt Europas und in diesem Zusammenhang wurde viel in das Erscheinungsbild der Stadt investiert mit frisch renovierten Altstadtvierteln, gemütlichen Fußgängerzonen und liebevoll bepflanzten und gepflegten Parkanlagen.

In Stari Slankamen mündet von links die Theiß in die Donau, und schon ging es auf die serbische Hauptstadt Belgrad zu. Hier queren einige Brücken die Donau, von rechts mündet die Save unterhalb der auf einem Felsbuckel thronenden Festung Kalemegdan und ein paar Kilometer weiter hieß es für uns an einem Steg mit steiler Rampe das Ufer zu erklimmen. Der Zeltplatz, der uns für einen Ruhetag beherbergen sollte, erwies sich als enttäuschend als sonnendurchglühte Stoppelwiese, im-

merhin waren ausreichend Duschen und mobile Toiletten vorhanden. Auch Einkaufsmöglichkeiten gab es in kurzer Entfernung, und auf der benachbarten Hauptstraße verkehrten mehrere Buslinien, die uns bequem ins Stadtzentrum beförderten. Hier stand natürlich eine ausgiebige Besichtigung der Festung Kalemegdan auf dem Programm, einschließlich Panoramablick über Donau und Save und die äußerst rege Bautätigkeit in der Stadt. Dann in die Fußgängerzone, im Schatten bei einem Eiskaffee die nächsten Postkarten geschrieben und anschließend noch dem Parlamentsgebäude und der orthodoxen Kathedrale einen Besuch abgestattet.



Beim abendlichen Blick auf die Donau war kaum noch Strömung auszumachen. Bereits ab Novi Sad konnte ich bemerken, dass die ansonsten mit ca. 3 km/h fließende Donau zunehmend ruhiger und die Sandstrände am Ufer immer schmaler wurden. Dies ist bereits die Auswirkung des Kraftwerkes Djerdap 1, welches seit 1972 den gesamten Karpatendurchbruch der Donau in einen großen Stausee verwandelt hat. Die Staulänge beträgt je nach Wasserführung der Donau zwischen 140 km und maximal ca. 300 km – letzterer Wert traf leider auf unsere Niedrigwasserbefahrung zu.

Ab jetzt hieß es also erst einmal jeden Kilometer selber paddeln. Zum Glück gab es wieder etwas für die Augen, ab Belgrad begleitete uns rechterhand die Somadija-Hügellandschaft – ein erster Vorbote der Karpaten. Die Nebenarme der Donau waren jetzt wieder fahrbar, da vom Kraftwerk Djerdap 1 überstaut, und so hatten wir zunehmend die Wahl, auf dem Hauptstrom mit der allerdings sehr spärlichen Schifffahrt, oder durch einen der immer wieder auftauchenden Nebenarme zu fahren.

Ein besonderes Highlight erwartete uns am Ende dieser Etappe: Im Ort Smederevo können wir

innerhalb der alten Festungsanlagen übernachten. Am Donauufer präsentiert sich eine trutzige Festung, und auch, wenn einer der Türme reichlich Schlagseite hatte, machte die Festung doch einen respektablen Eindruck. Zunächst mussten wir uns allerdings durch einen völlig verkrauteten Nebenarm zur Rampe hindurchkämpfen und dann den richtigen schmalen Durchlass durch die wuchtigen Festungsmauern finden. Dahinter erwartete uns ein parkartiges Gelände mit einzelnen Baumgruppen und einem Sportplatz. In der benachbarten Altstadt konnten wir einkaufen, und als Abendverpflegung gab es serbische Burger von prächtiger Größe.

Die Donau unterquerte anschließend die letzte der wenigen serbischen Brücken und ging in dem folgenden flacheren Land zunehmend in die Breite. Erst nachdem von links die rumänische Grenze das Donauufer erreicht, treten die Hügel wieder nahe an den Fluss heran und zwingen die Donau gleich zu einer scharfen S-Kurve. Ab sofort hieß es in der rechten Flusshälfte zu bleiben, denn die Donau bildete ab sofort die EU-Außengrenze zwischen Rumänien und Serbien, was von rumänischen Grenzschutzbooten auch nachdrücklich kontrolliert wurde. Vor dem Ort Golubac weitete sich die Donau nochmals zu einem breiten Becken. Die ehemals viel



Zeltplatz in der Festung von Smederevo



In der Schlucht des oberen Kazan

größere Insel Ostrov darin ist weitgehend überstaut, und nur die abgestorbenen Äste überfluteter Bäume ragten ein wenig gespenstisch über die Wasserlinie.

Die trutzige Festung Golubac thront dann am Eingang der ersten Enge, wo sich die Donau über 5 km erstmals ihren schmalen Weg durch die Berge suchen muss. Ich war fasziniert von dieser Landschaft, die trotz des Stauwassers nichts von ihrem Reiz verloren hat. Es folgte eine etwas breitere Talniederung, bevor es

Die Festung Golubac



hinter Dobra in die 15 km lange zweite Enge ging. All dies ist allerdings erst ein Vorgeschmack auf den zentralen Durchbruch der Donau durch den Hauptkamm der Karpaten, der sich noch einmal in den oberen und unteren Kazan teilt. Hier wird die Donau durch senkrechte Felswände auf nur noch 150 m Breite zusammengepresst und es besteht die Möglichkeit, in eine nun auf Wasserlinie liegende Höhle mit dem Kajak hineinzufahren. Leider hat diese wunderschöne Landschaft auch der Tourismus entdeckt, und so hatten wir mit dem Wellenschlag einer wahren Armada von schnellen Motorbooten zu kämpfen, die gut zahlende Touristen in Höchstgeschwindigkeit durch die Schluchten und zu den Höhlen schipperten. Wohlweislich hatte ich mich am gegenüberliegenden Ufer gehalten, so dass ich mir den Trubel aus einiger Entfernung anschauen konnte.

Nach 3 km folgte linksseitig ein kleiner Talkessel, dessen Ufer komplett mit Ausflughotels zugebaut war, der Startpunkt der vielen Motorboote. Eine ehemalige Lotsenstation markierte den Beginn der letzten Engstelle, dem unteren Kazan. Wieder begleiteten uns steile Felswände rechts und links auf wenigen Kilometern, bevor am linken Ufer eine kleine Klosterkapelle das Ende auch dieser Schluchtstrecke markierte. Gleich dahinter wurde in einem freistehenden Felssporn ein riesiges Porträt des Decebalus, des letzten Königs von Dakien, hineingemeißelt, der nun über die Donau blickend sein untergegangenes Reich bewacht. Nochmals wenige Kilometer weiter hatte sich eine weitere historische Person verewigt. Eine römische Tafel erinnert hier an den Bau der Tra-

janstraße, der ersten Landverbindung am rechten Donauufer durch die Engstellen des Donautals. Die Straße selber liegt heutzutage weit unterhalb des Wasserspiegels. Immerhin hat man die römische Gedenktafel vor dem Aufstau höher verlegt.

Ein letztes Mal wurde an einem schmalen Kiesstrand des Stausees in Tekija gezeltet. Wir konnten die Duschen des Strandbades nutzen und die Zelte direkt am Strand aufbauen. Der Abend klang dann im Restaurant Panorama bei Donaufisch und Blick auf die Donau in Berglandschaft aus.

Die folgende Etappe war deutlich kürzer, da mit längerem Aufenthalt in der zweistufigen Schleusenkammer des Kraftwerkes Djerdap 1 zu rechnen war. Wir wurden informiert, dass für uns eine

Am Ausgang der Schlucht des unteren Kazan



Zeltplatz am Kiesstrand von Tekija



Schleusung auf der linken, rumänischen Seite vorgesehen war. Dies war ohne Grenzformalitäten möglich, allerdings wurden wir auch von aufmerksamen Beamten der rumänischen Grenzpolizei überwacht. Pünktlich zur vereinbarten Zeit öffneten sich die Schleusentore und die grüne Ampel gab die Einfahrt für uns frei. Wegen der Stauhöhe von ca. 32 m erfolgt hier der Abstieg über eine zweistufige Schleusenkammer, bevor wir nach gut 1,5 Stunden Schleusungszeit im Unterwasser freigesetzt wurden.

Tatsächlich strömte die Donau hier wieder für ein paar Kilometer, und wir steuerten schon bald darauf den schmalen Kiesstrand von Kladovo zur Übernachtung an. Kurz hinter Kladovo war ein

Überrest einer ersten steinernen Brücke über die Donau, ebenfalls von Trajan erbaut, zu bestaunen. Weiterhin begleitete uns auf den folgenden zwei Tagen eine Hügellandschaft. Leider ließ die Strömung aber schon bald wieder nach, der Einfluss der Staustufe Djerdap 2 machte sich bereits bemerkbar. In Kusjak, direkt vor dem Stauwehr, wurde noch einmal Station gemacht, bevor wir am nächsten Morgen erst eine am Strand improvisierte Grenzabfertigung durchliefen und gleich danach in die Schleuse des Kraftwerkes einfuhren. Nach dieser Passage hatten wir endlich für den Rest der Fahrt kein künstliches Hindernis mehr auf unserem Weg. Dafür wurden wir von einem weiteren historischen Relikt überrascht. Wegen des sehr niedrigen

Wasserstandes tauchten die Wracks einer ganzen Flotte deutscher Kriegsschiffe aus dem 1. Weltkrieg aus den Donafluften auf, die, nunmehr durch Bojen markiert, der Schifffahrt immer noch im Wege liegen. Wegen Resten von Munitionsbeständen in diesen Wracks wurde bislang jedoch davon abgesehen, diese Schifffahrtshindernisse zu beseitigen.

Was mir nun nach den langen Staustrecken sofort an der Donau auffiel, war die große Naturbelassenheit der Uferstrecken. Außer an Hafenanlagen der wenigen Orte gab es ab jetzt fast keine Uferbefestigungen mehr, und die Zahl der Inseln und damit der Seitenarme nahm deutlich zu. Die durch Bojen markierte Schifffahrtsrinne pendelte in weiten Bögen innerhalb des breiten Flussbettes hin und her und wich damit den Sandbänken und Untiefen aus. Abgesehen davon, dass wir weiterhin nicht am linken rumänischen Ufer anlegen durften, ergaben sich für uns damit unzählige schöne Anlande- und Pausenstellen an naturbelassenen Uferabschnitten. Zunächst aber machten wir in Vidin Station, diesmal in einem Park direkt neben der dortigen historischen Festung.

Ein Ruhetag nach acht Paddeltaugen war hoch willkommen, insbesondere, da ein Busausflug angeboten wurde, um Sehenswürdigkeiten im bulgarischen Hinterland zu besuchen.

Zunächst ging es durch die Stadt und ihre Vororte. Viele Gebäude machten leider einen recht desolaten Eindruck. Wie uns vom Reiseführer beschrieben wurde, war die Stadt nach der Wende in den 1990er Jahren von 80.000 Einwohnern auf ca. 40.000 geschrumpft – das macht sich natürlich im Stadtbild bemerkbar. Unser Ausflug führte uns nun durch eine weite Hügellandschaft mit den Bergen der Karpaten am Horizont zur Magura-Höhle. Dies ist die größte für Touristen erschlossene Höhle in Bulgarien mit einer großen Zahl beeindruckender Tropfsteingebilde und, in allerdings nicht zugänglichen Höhlenteilen, auch mit steinzeitlichen Höhlenzeichnungen.



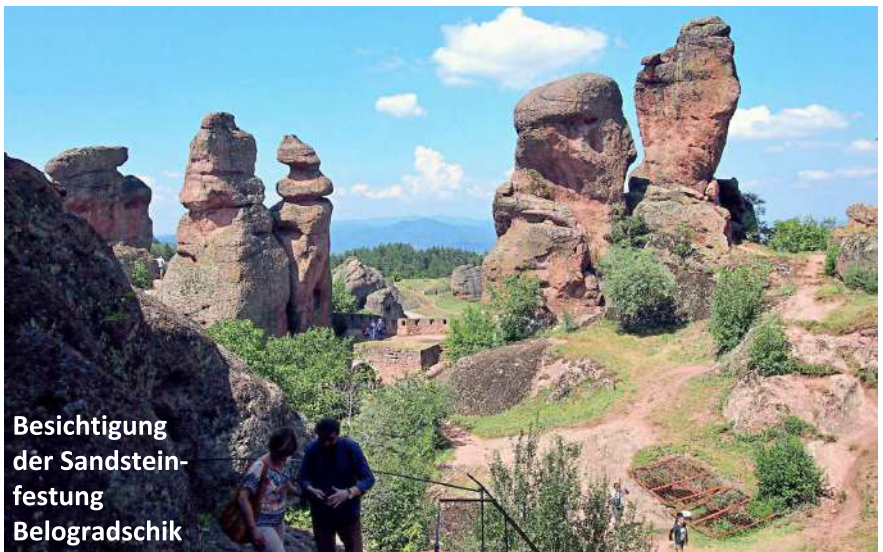
Abendstimmung über dem Fluss bei Kladowo

Nächste Station war die Festung Belgradschik. Inmitten steil aufragender Sandsteinfelsen wurde hier ein Bergmassiv bereits von den Römern zu einer Festung ausgebaut, folgende Generationen nutzten die natürlichen Gegebenheiten, um die Festung später immer wieder zu erweitern und auszubauen. Die Landschaft erinnerte mit ihren senkrechten Felsnadeln und Plateaus ein wenig an das Elbsandsteingebirge. Ein gemeinsames Mittagessen beschloss den Ausflug, bevor es wieder zurück nach Vidin ging.

Kozloduj, einer unserer nächsten Etappenorte, erwartete uns dann mit einem gänzlich anderen Bild. Hinter dem am Ufer liegenden historischen Raddampfer Redatzky

(ein Relikt aus dem bulgarischen Freiheitskampf) erwartete uns eine äußerst gepflegte Parkanlage zum Zelten, abends wurden wir von einer modernen Tanztruppe mit Feuerwerk unterhalten. Offensichtlich profitiert diese Stadt von dem nahegelegenen Kernkraftwerk mit sprudelnden Gewerbesteuerereinnahmen.

Landschaftlich begleiteten uns weiterhin rechterhand eine Hügelandschaft mit vereinzelt daraus hervorlugenden Kalksteinfelsen, während am linken Ufer sich die flache Ebene der Walachei erstreckte. Hinter Nikopol traten dann am rechten Ufer steile Felswände bis dicht an den Fluss heran. Schon von weitem konnte ich einzelne Höhlen darin entdecken, und da offensichtlich



**Besichtigung
der Sandstein-
festung
Belgradschik**



Pelikan unter Kormoranen

schmale Pfade zu den Höhlen führten, war für mich die Pausen- und Erkundungsstelle klar. Das Boot auf den Kiesstrand gezogen machte ich mich an den steilen Aufstieg. Oben auf einem Felsband angekommen, entdeckte ich einen weiteren und größeren Hohlraum, der ganz offensichtlich als Kirche genutzt wurde. Entlang der Wände waren mehrere Ikonen aufgereiht und an der Stirnseite prangte ein Kreuzifix. Frische Blumen zeugten von einem erst kürzlichen Besuch der Gemeinde. Wieder auf dem Felsband bot sich mir ein wunderschöner Ausblick auf die Donau und die begleitende Uferebene, war selbst aber wohl recht gut verborgen.

Bei Belene passierten wir eine Insel, deren Betreten nach Aus-schilderung streng verboten war – hier verbarg sich ein Gefängnis, abgeschlossen und gut kontrollierbar durch die Insellage. In Svishtov empfing uns ein weiter kiesiger Strand, dahinter ein

Wäldchen mit einem Ausflugsrestaurant und einem turmartigen Denkmal zum 100. Jahrestag der Befreiung Bulgariens von der russischen Fremdherrschaft.

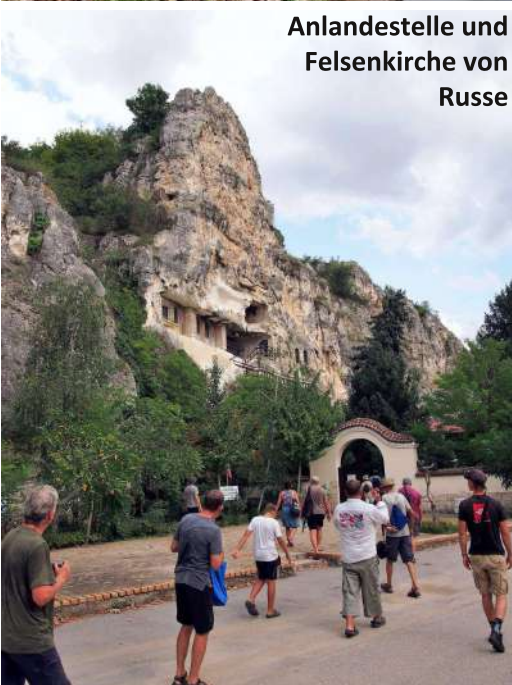
Da ich zeitig am Nachmittag angekommen war, machte ich noch einen etwas weiteren Spaziergang zu in der Nähe liegenden römischen Ausgrabungen. Teilweise waren hier lediglich die Grundmauern freigelegt, in anderen Bereichen wurde auch eine Rekonstruktion der Gebäude versucht. Derartige römische Spuren sind entlang der gesamten Donau, welche in ihrem Verlauf die Grenze des römischen Reiches zu den nördlich siedelnden Barbaren darstellte, zu finden.

Fähre vor
Baikal

Nach einer etwas längeren Etappe erreichten wir Russe, wo uns leider nicht nur ein schlammiger Ausstieg vor steilen Ufermauern, sondern auch ein wenig einladen-



**Anlandestelle und
Felsenkirche von
Russe**



der Zeltplatz neben einer Hauptstraße und Eisenbahnlinie erwartete. Nun ja, die Gepäckstücke einzeln über eine marode Eisenleiter hinaufgewuchtet und eingerichtet. Immerhin sollte hier der letzte Ruhetag stattfinden. Für die mäßige Zeltumgebung entschädigte dann eine interessante Stadtführung durch die Innenstadt mit vielen historischen Gebäuden aus der Gründerzeit und dem Jugendstil. Prachtvolle Stadtvillen wechselten sich mit repräsentativen Verwaltungsgebäuden ab, und im Zentrum gab es nicht nur einen schönen Park, sondern auch gepflegte Restaurants. Nachmittags wurde noch ein Busausflug zu in der Nähe liegenden Höhlenkirchen und -klöstern organisiert. In einem verwunschenen Flusstal, welches ein wenig an die Schluchten der Ardèche erinnerte, lagen verborgen in den steilen Kalkfelswänden über 200 solcher Höhlenkirchen. Die meisten davon nur mit Bergsteigerausrüstung erreichbar. Wir beschränkten uns auf zwei für den normalen Besucher zugängliche Höhlen und den Erläuterungen zu ihrer wechselvollen Geschichte.

Ein besonderer Empfang wurde uns in der weiteren Station Vetren zuteil. Offensichtlich waren wir hier das Ereignis des Jahres. Der

Zeltplatz „Biwak Vetren“ war mit Fahnen geschmückt, die örtliche Bushaltestelle war mit einem großen TID-Logo verziert und schon während wir die Zelte aufbauten, schauten bereits etliche Einheimische interessiert vorbei. Abends gab es dann nicht nur eine umfangreiche Vorführung einheimischer Tänze und Musik, die Teilnehmer wurden dann auch in größere Ringtänze mit eingebunden, bevor eine ganz hervorragende Fischsuppe ausgedient wurde. Wir hatten das herrliche Gefühl, hier von ganzem Herzen willkommen zu sein.

Nun hieß es aber ein letztes Mal, die Boote zu beladen und die kurze Schlussetappe nach Silistra zu bewältigen. Zunächst rückte vor der Stadtkulisse noch eine große Autofähre in den Blick, dann tasteten wir uns entlang einer hohen Ufermauer voran um auch ja nicht den Ausstieg direkt vor der rumänischen Grenze zu verpassen. Ein schmaler Ausstieg zwischen kleinen Fischerbooten markierte das Ende der Tour. Noch einmal die schweren Boote auf den Bootswagen verladen und auf kurzem Wege zum Zeltplatz in einem öffentlichen Park gerollert. Ein letzter Einkauf im Supermarkt für die Reiseverpflegung des kommenden Tages, ein Spazier-

gang zu den benachbarten Ruinen einer mittelalterlichen Basilika und einer römischer Garnison rundete das Programm des Nachmittags ab. Abends waren wir im benachbarten Restaurant zum Abschlussabendessen angemeldet. Ein etwas ungewohntes Gefühl wieder einmal an feingedeckten Tischen zu sitzen und in zivilisierter Umgebung zu speisen. Als dann anschließend Livemusik mit Unterstützung dröhnender Lautsprecher den Abend abrunden sollte, flüchtete ich allerdings vor diesem Zuviel an Zivilisation und setzte mich still an das Ufer der Donau.



**Sandbank
vor Tutrakan**



Fast am Ziel – Pause vor Silistra

Der Fluss hatte mich nun neun Wochen lang über mehr als 2000 Kilometer durch Südosteuropa getragen und so konnte ich persönlich schöner die vergangenen Tage noch einmal Revue passieren lassen. Die beleuchtete Autofähre pendelte weiter im Dunkeln über den Fluss, am gegenüberliegenden Ufer – schon in Rumänien – leuchtete ein Lagerfeuer am Strand und über mir wölbte sich ein Sternenhimmel, während von hinten gedämpft, aber immer noch deutlich hörbar, die Musik herüberschallte.

Nach einer letzten Nacht im Zelt begann überall das große Packen. faltboote wurden zusammengelegt, Gepäck in transportable Einheiten zusammengestellt und die Boote schon einmal zum Verladen bereitgestellt. Ein gemeinsames Frühstück im Restaurant stärkte uns für die lange Rückfahrt, und schon bogen die beiden Reisebusse mit Bootsanhänger um die Ecke. Ge-

meinschaftlich wurden die Boote verladen und für die lange Rückfahrt fixiert. Persönliches Gepäck kam neben den Sitzplatz, während die großen Gepäckstücke im Bauch des Busses verschwanden.

Pünktlich um 10 Uhr rollte der Bus dann los, zunächst noch durch die bulgarische Hügellandschaft. Bei Russe ging es über eine der wenigen Donaubrücken auf die rumänische Seite und weiter durch die Ebenen der Walachei. Die Karpaten wurden entlang des Tals des Flusses Olt durchquert. Sicher war dies einmal ein wunderschöner Wanderfluss, der aber nunmehr nur noch aus einer Kette von Stauseen bestand. Die Grenze nach Ungarn wurde bereits zu fortgeschrittener Dämmerung überschritten, und jeder versuchte eine einigermaßen bequeme Schlafposition einzunehmen.

Der nächste Morgen erwartete uns bereits in Österreich kurz vor der deutschen Grenze, wenig spä-

ter wurde der Parkplatz in Winzer erreicht. Rundherum gab es ein freudiges Wiedersehen, ich konnte meine Dörthe wieder in die Arme schließen, nicht, ohne dass vorsichtig an meinem durchaus etwas verwilderten Bart gezupft wurde. Nun noch die Boote wieder umgeladen, das ganze Gepäck für die Weiterfahrt verstaut, und dann wurde die benachbarte Bäckerei für ein letztes gemeinsames Frühstück gestürmt. So endete die große Donaufahrt mit vielen herzlichen Verabschiedungen. Teilnehmer, die als Einzelfahrer gestartet waren, hatten sich über die Wochen zu kleinen Gruppen zusammengefunden und die Fahrtenerlebnisse geteilt. So manche Facebook- oder WhatsApp-Gruppe wird sich sicher weiterhin austauschen, und die nächsten gemeinsamen Fahrten wurden auch bereits geplant.

Für mich ging damit ein großes Abenteuer zu Ende, von dem ich schon viele Jahre geträumt hatte. Ich kann die Teilnahme an der TID nur empfehlen, man muss lediglich bereit sein, sich selber ein wenig zurückzunehmen, die manchmal etwas schlichten Rahmenbedingungen (Zeltplatz, sanitäre Anlagen, Ein- und Ausstiege) zu akzeptieren und sich vor allem auf viele neue Menschen einzulassen, was sowohl die Mitfahrer als auch die jeweilige Bevölkerung vor Ort umfasst. Dann wird man bereichert durch viele schöne Eindrücke von dieser großartigen Tour zurückkehren.

Ein Dank zum Schluss an alle die Organisatoren der beteiligten Länder, die eine solche Tour erst ermöglichen.

*Reinder
van der Wall*



Wieder auf deutschem Boden: Ankunft des Busses in Winzer