

Herman en Juliette van der Vaart varen in 2012 met hun Smelne Vlet 'Vaarttuig' over de Donau naar de Zwarte Zee. In deze aflevering verlaten we Belgrado, de laatste grootstedelijke bebouwing aan de Donau. Het imponerende landschap van de Karpaten volgt. Met Bulgarije aan stuurboord en Roemenië aan bakboord komt de Zwarte Zee dichterbij.

HERMAN VAN DER VAART

Na een nachtje ankeren bereiken we woensdag 25 juli het haventje van Golubac, een klein stadje aan de voet van de IJzeren Poort. Hier gaat de Donau van 3 à 4 km breed terug naar een passage van krap 200 meter. 's Ochtends doen we inkopen en snuiven nog even die authentieke, wat deprimerende Servische sfeer op. Als we met Vaarttuig het haventje verlaten

manoeuvreren we voorzichtig tussen de waterplanten door. Zo'n 800 meter buiten de haven horen we dat er iets mis is met de motorkoeling. Een blik in de wierpot bevestigt ons vermoeden: vol met waterplanten. Maar niet alleen het wierfilter, ook de aanzuigleiding is verstopt. Na vier uur peuteren, steken en duwen, adviseert een Servische winkelier gootsteenontstopper. Tja, de

leiding is schoon op 15 cm vastgestampte massa aan het eind na. Dus een flinke hoeveelheid van dat spul in de buis, navullen met water, afsluiter dicht en lunchen. En zowaar. Na de lunch is de verstopping weg. Inmiddels behoorlijk vertraagd beginnen we aan het traject van de IJzeren Poort.

# 'Prachtig'

De IJzeren Poort is niet één enkele vernauwing, maar feitelijk vier. Het hele traject is een enorm stuwmeer waarin het water 30 meter omhoog is gekomen door de bouw van de Djerdap-stuwdam. Hele dorpen zijn daarvoor verplaatst, waaronder Golubac. We eindigen de dag voor anker in de monding van de rivier Porecka (km 988). Onder de klamboe genieten we van een heerlijke avond.



Vrijdag 27 juli varen we de rest van dit prachtige traject. Het is zo groots, zo imponerend. Of het nu de nauwe doorgangen zijn met tot 300 meter oprijzende rotswanden, de trotse visser die zijn vangst toont, het rotsportret van koning Decebal of het totaal, wij weten het niet, maar tot nu toe is dit het mooiste landschap op deze reis.

Een enorme onweersbui is spelbreker. Net voorbij koning Decebal zien we de bui letterlijk hangen. Razendsnel trekken we de bimini op en maken de boot stormklaar. Een halfuur later valt het met zwembaden tegelijk naar beneden. We zijn blij met de kaartplotter, want feitelijk varen we blind.

In die bui bereiken we de eerste megasluizen van de IJzeren Poort. We nemen de sluizen aan Roemeense zijde. De sluizen aan de Servische kant zijn hetzelfde, maar beide sluizen werken bij toerbeurt en wisselen wekelijks van dienst. Ze zijn gigantisch; 30 bij 300 meter met twee kolken achter elkaar, beide met 18 meter verval. Gelukkig zijn er volop drijvende bolders in de sluiswanden. Na de sluis leggen we aan bij de Servische douaneponton in Kladovo. Na uren wachten op de beambten, schemert het al en mogen we hier bij hoge uitzondering 's nachts blijven liggen.

Zaterdagochtend willen wij snel losmaken en oversteken naar Drobeta Turnu Severin, om in Roemenië in te klaren. Willen: de Donau is die nacht zeker 0,75 meter gezakt. Ik kan niet meer van het kajuitdak op de wal komen. Gelukkig had een lokale visser ons gewaarschuwd voor dit fenomeen en lag het schip aan lange lijnen. Wel moeten we nu met die lijnen aan de gang om het schip 5 meter naar achteren te verplaatsen waardoor ik via een trap toch de wal op kan om de lijnen, door diezelfde visser vastgeknoopt, los te maken.

De autoriteiten aan de Roemeense kant doen niet moeilijk; we zijn weer terug in de EU. Binnen tien minuten is er iemand aan boord, die kijkt wat rond, geeft wat stempels, wil geen koffie of sigaretten en we kunnen vertrekken. Overigens: hier verzetten we de klok een uur naar Oost-Europese tijd. Vandaag nemen we de Djerdap 2-sluis, weer aan de Roemeense kant en dit keer in gezelschap van een gigantische riviercruiser.

### Varen over de grens

Vanaf zaterdag 28 juli tot woensdagavond 1 augustus verlopen de dagen in een vast patroon. We varen vanaf de grens door de Walachei. De Donau is er breed en een beetje saai. De Roemeense oever is vlak, nauwelijks begroeid en in verband met hoogwater liggen steden en dorpen kilometers landinwaarts. De Bulgaarse oever is steil en heuvelachtig. Hier liggen de steden en dorpen dichter bij het water. Het is erg warm, dus we nemen vaak een Donaudouche of we zwem-

men en 's avonds genieten we van de rust en de stilte op prachtige ankerplaatsen. Alhoewel, het is niet altijd stil. Door de hitte onweert het 's avonds vaak heftig met veel wind. Het levert nooit problemen op, maar we moeten wel alles afsluiten om te voorkomen dat het naar binnen regent en veel verkoeling biedt het niet.

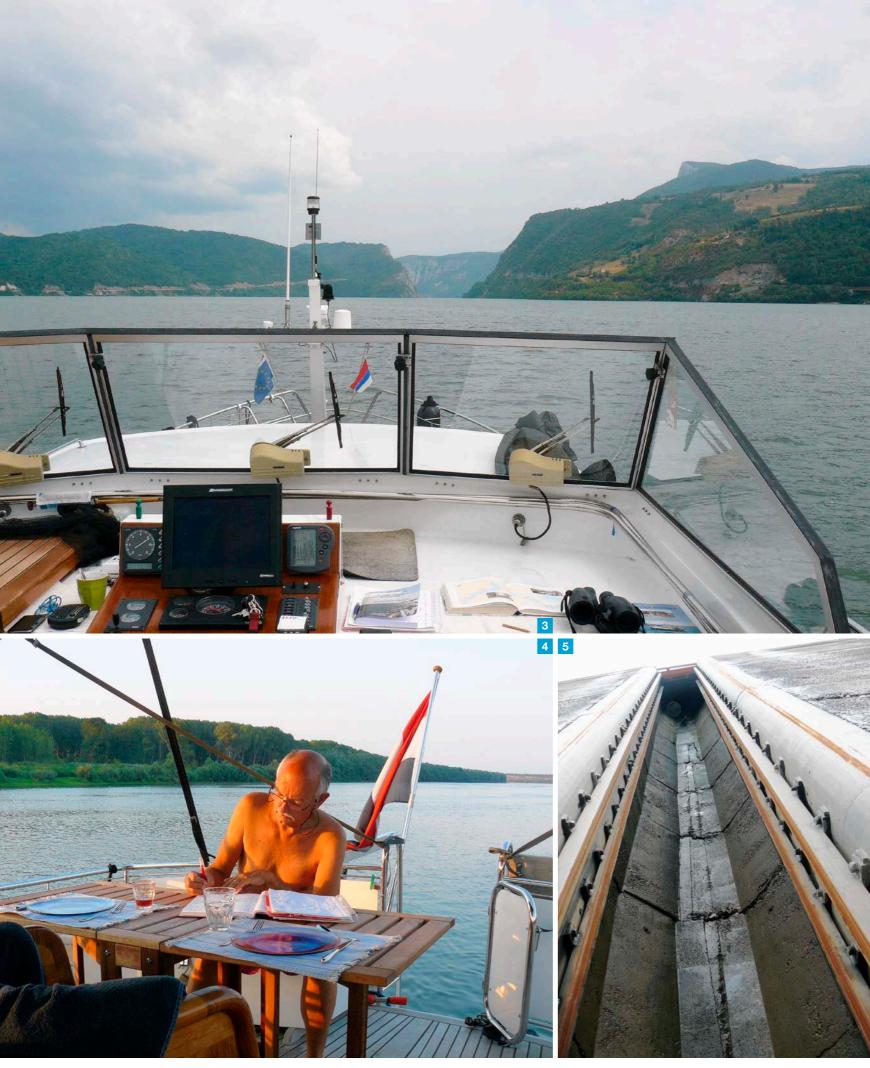
## Verschil van dag en nacht

Woensdag 1 augustus gaan we in het Bulgaarse Svishtov (km 554) aan land. Weer door de hele administratieve molen inclusief een Transit Log voor de boot. Zowel Roemenië als Bulgarije is deel van de EU, maar het zijn geen Schengen-landen, dus je kunt niet vrijelijk heen en weer. Na een uur zijn we klaar met de papieren en lopen we via een wandelbrug vanuit de haven de stad in. Het is alsof er een stralingsbom gevallen is: alles staat overeind, maar op straat is het doodstil. We willen ergens eten, maar tegen zoveel treurnis kunnen we niet op.

Donderdag varen we van Svishtov naar Ruse, waar ene Boyko ons hartelijk ontvangt in 'Yachtclub Ruse'. De jachtclub is primitief, maar de hulpvaardigheid van Boyko én de aanwezigheid van een echte wasmachine compenseren dat. En wat een verschil met Svishtov. Dit is een geweldig levendige stad met een heuse flaneermijl, de Aleksandrovska-straat die naar het Svoboda (Vrijheids)plein leidt

<sup>1</sup> Decebal, koning van Dacia, bevechter van het Romeinse Rijk. 2 Door de 'IJzeren Poort'





3 Herman en Juliette van der Vaart zien tijdens hun reis over de Donau naar de Zwarte Zee verschillende imponerende landschappen. 4 Bijwerken van het logboek. 5 Drijvende bolders in de sluizen van Djerdap. De Djerdap-stuwdam zorgde voor een enorm stuwmeer waarin het water 30 meter omhoog is gekomen.



waar toute Ruse aanwezig is. Rond 21.00 uur komt iedereen tevoorschijn uit de schaduwrijke plekken die overdag bescherming bieden tegen de zon. Ze komen naar het plein om te slenteren, te spelen, te fietsen of een hapje te eten. Er spelen muzikanten in de cafés, de fonteinen en gebouwen zijn verlicht en iedereen is goedgehumeurd. De mensen zijn enthousiast, trots op hun land én op het feit dat ze lid zijn van Europa. Hoeveel gebouwen in Nederland hebben ook de Europese vlag uithangen? Nou, hier allemaal. Je moet blijkbaar eerst een heel slechte ervaring doormaken alvorens de zegeningen van een verenigd Europa te (h)erkennen.

Na nog een dag in Ruse maken we op zaterdag 4 augustus de week af in Tutrakan, wederom aan de Bulgaarse kant. Daar liggen we in een kleine baai. Op 5 augustus varen we naar Silistra, de laatste Bulgaarse stad, waar we aanleggen bij vijfsterrenhotel 'Drustar'. Een medewerker troont me mee naar de hotelreceptie waar ik € 18 liggeld (inclusief elektra) voldoe. Dan rijdt hij me in zijn auto naar de capitania om uit te klaren. Maar het is zondag, dus kom morgen nog eens.

## Roemenië

Maandagochtend krijgen we de laatste stempels en verlaten Bulgarije; een land dat bij ons een positieve indruk achterlaat. Tijd om ons opnieuw te melden in Roemenië. Dat kan alleen in de stad Cernavoda aan de monding van het Donau-Zwarte Zeekanaal. Het kanaal ligt tussen Cernavoda en Constanta aan de Zwarte Zee en is de gebruikelijke route voor de meeste beroepsvaart en jachten. Niet voor ons. Wij zetten onze zinnen op de Donaudelta en dat betekent dat we ruim 400 km omvaren om ook in Constanta uit te komen. De delta schijnt het waard te zijn.

Bepalend voor het beeld van Cernavoda zijn de twee enorme bruggen over de Donau en het kanaal. Vlak achter de bruggen, aan de monding van het kanaal, ligt de douaneponton. Het gaat allemaal niet van een leien dakje. Van een norse beambte krijg ik een standje omdat wij eerder zomaar

naar Bulgarije waren overgestoken zonder eerst uit Roemenië uit te klaren. Nadat ik beloof dit nóóit meer te doen, krijg ik mijn stempels en kan ik vertrekken. 5 km verderop ankeren we. Daar zwemmen we in Donauwater van 32 °C!

#### Gedonder in de nacht

Na een hete nacht vertrekken we dinsdag vroeg voor de 118 km naar Braila waar we de nacht willen doorbrengen vanwege de voorspelde regen en harde wind waarbij we niet graag voor anker gaan.

Langs de brede en kalm stromende Donau zijn de oevers dan weer steil, dan weer vlak met brede zandstranden met daarop koeien, paarden, ezels en soms een badgast. En natuurlijk vissers, maar lang niet zoveel als in bijvoorbeeld Servië. Wij vermoeden dat de rivier hier zwaar vervuild is. De zichtbare vervuiling is al erg, met name de honderden ronddrijvende plastic flessen, maar ook de onzichtbare vervuiling moet stevig zijn. Geen stad heeft een zuiveringsinstallatie en wat de aftandse industrie langs het water loost? En waarom was het water 32 °C? Cernavoda heeft een kernreactor 2 km stroomopwaarts van waar wij ankerden.

We komen laat in de middag aan in Braila. Het is nog steeds smoorheet. Als we aanleggen bij de capitaniaponton komt er direct een man naar buiten die "no, no!" roept en de landvast die Juliette al vast had gemaakt weer losgooit. Wij moeten twee pontons verder. Ook prima. We hebben meteen veel belangstelling. Auto's parkeren aan de kade ter hoogte van het schip en de mannen erin zitten al rokend en bellend te kijken. Jongelui op scooters of wandelend bekijken ons vanaf de kade en ons ponton, dat leeg is als we aanleggen, trekt veel vissers die over het hek klimmen en naast het schip gaan staan vissen.

Het capitaniakantoor is modern en gekoeld. De papieren verwerken ze snel en we mogen aan de ponton blijven liggen. Ik moet me alleen wel melden bij de politiepost aan de overkant van de weg. Om de post staat een hek van ijzeren platen, prikkeldraad

erbovenop en twee honden die onder het hek door in mijn enkels proberen te bijten. Hun geblaf trekt de aandacht van een agent en met veel lawaai van kettingen en sloten zet hij de poort op een kier, waardoor ik de papieren overhandig. Na vijf minuten hoor ik de honden achter slot en grendel gaan en opent de poort zich. Ik wordt binnen gevraagd. Ze willen weten waar de boot ligt. "Maar die plek is onveilig!" O ja? Heeft hij dan een andere plek voor mij? "Nee, dat is de taak van de capitania, maar ga vooral niet samen de stad in! Laat de boot niet alleen!" Met die opwekkende waarschuwing verlaat ik de post, sluiten de hekken zich en laten ze de honden weer los. Bij de capitania zuchten ze als ik vraag of deze ponton werkelijk onveilig is, maar uiteindelijk bevestigen ze het. Voor een andere plek verwijzen ze me naar de ponton waar we eerst waren geweigerd. De capitan loopt met mij mee naar de ponton. Maar hij kan praten als Brugman: we zijn niet welkom! Wij blijven dus op onze plek. In de invallende duisternis strippen we het hele dek van voor naar achter en zitten daarna duidelijk zichtbaar op het achterdek. Hier wordt de wacht gehouden.

# Foute boel! Iemand heeft het op de Zodiac gemunt

Om 22.00 uur, het waait intussen zo'n 20 knopen, wordt het rustiger op de kade. Met de lichten in de kajuit aan, gaan we toch maar naar bed. We liggen net als Juliette iets hoort. Ik naar buiten met een zaklamp, maar niets te zien. Toch loop ik alle lijnen nog eens na, zet de bimini met een landvast extra vast en neem de vlag mee naar binnen. Even later hoort Juliette weer wat. Weer naar buiten, weer niks te zien. Nauwelijks terug in de slaapcabine kijkt Juliette door de patrijspoort in de achterkant, ze bevriest en dan ineens, trappelend door de adrenaline, met een zaklamp naar buiten schijnend, schreeuwt ze: "Klootzak! Sodemieter op!" Buiten klinkt een luide plons. Foute boel! lemand heeft het op de Zodiac gemunt. Ik ren naar



6 Vervoer van jachten stroomopwaarts. 7 Baggeraars in Roemenië. 8 Laagwater op de Donau bij Tulcea. 9 Kapitein Gheorghe bij de 'Republica'. 10 De 'Republica' in een bocht.



buiten en daar sta ik dan op het achterdek in mijn pyjamashorts, in 20 knopen wind, gewapend met de ijzeren stang van de ankerspil, bekeken vanaf de wal door de bemanning van twee auto's. Waarschijnlijk ligt hun vriendje in het water. We volgen hem nog met het zoeklicht. Dat dwingt hem in elk geval om een flink eind van het schip weg te zwemmen.

Juliette wil meteen vertrekken, maar daarvoor waait het te hard. Dan maar de wacht houden. Ik blijf eerst aan dek met een boek. De hele nacht blijft er belangstelling, maar er gebeurt niets meer. Bij het eerste ochtendlicht om 4.30 uur neemt Juliette de wacht over. Om 8.00 uur verschijnt de dag-

nauvaarders: mijd Braila en vaar door naar het 20 km verderop gelegen Galoti

Wij varen die dag naar Tulcea, een afstand van 100 km. Het weer blijft slecht en de eerste 20 km zijn behoorlijk heftig. Dan draait de rivier in oostelijke richting en varen we in de beschutting van de wal. Na het voorbijvaren van de grootste scheepswerf van Roemenië (Damen Shipyards) komen we in rustig water en tegen de tijd dat we Tulcea bereiken, is al het leed geleden. Hier maken we vast aan het restaurantschip Republica waar we kennismaken met zijn gezagvoerder: kapitein Gheorghe. Hij helpt ons weer vertrouwen terug te krijgen in

Tulcea wordt ook wel de poort tot de delta genoemd en de stad ligt aan een enorme bocht van 180 graden in de ri-

vier. Heel strategisch, in de knik van de bocht op het smalst van de rivier, ligt de Republica, eens de trots van de Roemeense marine. Het schip is in Linz gebouwd in 1902. Een door stoom aangedreven raderboot, die actief was tot 2003. Toen is zij op deze plek afgemeerd, gestript van haar kolengestookte stoomketels en omgebouwd tot restaurantschip. Haar

laatste kapitein werd met de boot afgedankt, maar hij kon geen afscheid nemen. De goede man leeft dus nog steeds aan boord van dit prachtige museumstuk, ontvangt buitenlandse Donauvaarders met open armen en biedt ze een veilige ligplaats, elektriciteit en een rondleiding op het schip. Ik kan iedereen die Tulcea passeert aanbevelen om ligplaats te kiezen aan de Republica en de toer door de machinekamer te maken. Prachtig, alles puur mechanisch, geen elektronica. Mijn verleden als machinebouwer komt weer helemaal boven.

# Roemenië en zijn bewoners.

Donderdag 9 augustus komen we bij van de doorwaakte nacht in Braila. Na een uitgebreid ontbijt gaan we op zoek naar een geschikte excursiemogelijkheid in de delta. Die vinden we in de persoon van Sorin Cismaru. Hij heeft een boot die twintig jaar geleden in Rotterdam is gebouwd en in Roemenië is voorzien van een 'excursiebalkon'. We onderhandelen over de prijs (€ 100 voor acht uur) en spreken af dat hij ons de volgende ochtend om 8.00 uur ophaalt.

Delta-excursie

Vrijdag arriveert Sorin met zijn kapitein om 7.50 uur. Wij staan klaar met fotoen filmapparatuur, lunch en zwempak. Sorin vertelt uitgebreid waar we naartoe gaan, maar helaas besteden we tweeënhalf van de acht uur aan het

# Haar laatste kapitein werd met de boot afgedankt, maar hij kon geen afscheid nemen

waker van de ponton. Hij bevestigt dat het hier uitermate onveilig is, maar er is geen geld voor een nachtwacht.

Naderhand leren we dat Braila Europa's zigeunerhoofdstad is met zo zijn eigen regels en wetten. Als de politie er zich verschuilt achter ijzeren hekken met honden voor de deur, dan bestaat er in zo'n stad echt een probleem. Ons advies aan andere Do-

## TOERVAART DONAU EN DE ZWARTE ZEE / DEEL 2







varen op de doorgaande route naar Sulina. Bij Mila 35 gaat het bakboord uit de kleinere stroompjes op en begint de eigenlijke tocht.

De natuur is prachtig. Helaas vergallen joekels van rondvaartschepen en gevaarlijke snelheidsmaniakken een deel van de lol. We zien veel soorten reigers (de grijze, witte, zilver-, purperen nachtreiger), verschillende ijsvogels, de roerdomp en een vlucht pelikanen. Al met al is het een relaxte en plezierige dag die we voor het grootste deel zittend op de boeg doorbrengen, verzorgd met koffie, water en uitleg door Sorin.

Om 15.45 uur zijn we terug. Kapitein Gheorghe onthaalt ons en helpt Juli-

ette van boord. 's Avonds eten we op de Republica en Gheorghe vergezelt ons tijdens de koffie. We bekijken het fotoalbum van zijn gloriedagen in uniform. Ook laat hij het boek zien dat hij schreef over zichzelf en zijn tijd op de Republica. We mogen het voor  $\leqslant$  4 kopen, maar het is geschreven in het Roemeens.

De volgende ochtend melden we ons af in de capitania, tanken we diesel en water bij een tankstation aan de rivier en varen we de laatste 75 km die ons scheidt van de Zwarte Zee. Daar waar iedereen van Tulcea naar Sulina vaart, het officiële einde van de Donau, kiezen wij voor de zuidelijke arm naar het vissersdorpje Sfântu Gheorghe. Dat is

een paar kilometer meer, maar spaart ons morgen 19 NM over de Zwarte Zee en maakt de trip naar Constanta met 120 km haalbaar in een dag.

Sfântu Gheorghe verrast ons. Het heeft de mooiste Donauhaven van heel Roemenië. Brede en gloednieuwe steigers met water en elektra. Volop ruimte, niemand die vraagt wat je komt doen of een exorbitante betaling verlangt. We schrijven zaterdag 11 augustus 2012. We zijn bij het einde van de Donau. Er zijn geen fanfares, geen applaudiserende mensen, zelfs geen bordje met 'KM 0'.

Volgende keer: De Zwarte Zee

### TIPS EN WETENSWAARDIGHEDEN

De twee sluizen van de IJzeren Poort zijn een verhaal apart. Er zijn steeds (twee sluizen met ieder) twee kolken, elk aan een kant van de rivier, die wekelijks van dienst wisselen. Zoek vooraf uit welke kant dienst heeft. Verder zijn ze vooral imponerend, maar het schutten gaat zeer rustig. Door het asynchroon gebruik van de sluizen en de waterkrachtcentrale is er een soort van getijde tussen de eerste en de tweede sluis. Wie bijvoorbeeld overnacht op dit traject moet rekening houden met niveauverschillen tot 1 meter. Leg dus aan met lange lijnen.

Na Hongarije ankeren Herman en Juliette veel. De rivier is daar breed, meanderend en heeft hier en daar door zandbanken afgeschermde zijtakken. Essentieel bij ankeren op een rivier is dat je altijd tegen de stroom in je ankerplek benadert. Loop je op een ondiepte, dan zet je de motor uit en de stroom duwt je er weer vanaf. Kom je van de andere kant, dan lig je erop voor je het in de gaten hebt. Eenmaal op de plek laat je het anker vallen en door de stroom trekt de ketting strak. De vuistregel is: kettinglengte = 3x waterdiepte. Herman adviseert het dubbele. Op 5 meter waterdiepte liggen zij aan 30 meter ketting. Zorg dus voor voldoende ankerketting aan boord.

