

## Pilot Salland toertocht op de Donau

In maart jl. was er een voorlichtingsbijeenkomst in Deventer over commerciële roeireizen. Er werd een tocht over de Donau georganiseerd. Een groepje Sallanders ging naar die bijeenkomst. Geconstateerd werd dat de reisdata niet pasten en het plan werd opgevat om zelf een toertocht over de Donau te organiseren.

Die zelf-georganiseerde toertocht zou dan een pilot zijn die kon uitmonden in een draaiboek voor toekomstige soortgelijke reizen.

Dat draaiboek is er (nog) niet, maar wel deze impressie.

De tevoren opgeknapte botenwagen werd met chauffeur Willem Boeke ingezet als walploeg voor de voorafgaande Roeireizen-expeditie met Daventrianen. Dat leverde al heel veel belangrijke inzichten op die belangrijk waren bij de voorbereidingen voor de Salland-reis.

### De Donau

Vanaf Passau (Dld) is de Donau een enorme rivier die met wisselende, maar plaatselijk zeer forse snelheden (soms meer dan 12 km/uur) richting Zwarte Zee stroomt. De beroepsvaart die tegen die stroom op worstelt veroorzaakt grote hekgolven en de schepen die stroomafwaarts varen bereiken t.o.v. de wal griezelig hoge snelheden. Toeristisch populair is het traject tussen de plaatsen Melk en Krems dat de "Wachau" wordt genoemd. Daar varen veel grote rivier-cruiseschepen, meestal 110 meter lang en ca 20 m breed en voorzien van heel zware stuw turbines. Het water wordt verder nog onrustiger gemaakt door speedboten, wind en draaikolken.



De rivier is over de volle lengte voorzien van kilometerpalen die vanaf de Zwarte Zee tot dichtbij de bron oplopen. Zo was onze start in Linz bij Km-paal 2133 en eindigden we in Klosterneuburg (vlak vóór Wenen) bij Km-paal 1935,4, dus bijna 200 km verder. De kilometerpalen zijn essentieel voor de oriëntatie en navigatie. Drie roeiers hebben aansluitend nog met twee mensen van RV Normannen via het zgn. Donaukanaal (de gekanaliseerde Donau die door de binnenstad van Wenen voert) naar het plaatsje Orth a/d Donau gevaren.

De breedte van de rivier varieert van ca 150 meter tot soms bijna 1 km. Er is een vaargeul, waarin de beroepsvaart ook bij laag water voldoende diepte heeft, maar buiten de vaargeul is de diepte zeer wisselend. Zelfs bij hogere waterstanden kunnen op bepaalde plaatsen, soms vlakbij de vaargeul, grote

rotsblokken liggen. Ook zijn er soms kribben, maar dan niet, zoals in Nederland, met een paal op het uiteinde, dus slecht zichtbaar. Nabij aanlegplaatsen en jachthavens en ook in de zgn. Altarmen (dode meanders) kun je (en moet je) juist wel veilig buiten de vaargeul gaan, maar dat is niet heel precies aangegeven.

## Weer

Het weer in het Donaudal is 's zomers vaak warm en soms onweersachtig. De dreigende luchten leveren lang niet altijd een echt heftig onweer op; het blijft meestal bij gerommel in de verte. Een plotselinge hoosbui is niet ongebruikelijk. Een ander aandachtspunt is de wind. Die kan in korte tijd onverhoeds aanwakken tot windkracht 5-7. Bedenk bij dit alles dat je niet te allen tijde direct het water kunt verlaten en dat je dus soms moet dealen met de plotselinge weersomslag. De Daventrianen hebben het geweten! Als je de (westelijke) wind en de stroming mee hebt kan de snelheid van de boot t.o.v. de wal nog groter worden. Heb je (oostelijke) wind tegen de stroom in dan ontstaan er hinderlijke puntgolven.

Uiteraard zijn er ook depressies met grijs, nat en koud weer en dan speelt er het risico van onderkoeling, vooral voor de stuur.

Als het in het stroomgebied van de Donau flink heeft geregend wordt het water troebel en drijven er dikke takken, boomstammen en soms zelfs complete boomkruinen in het water. Die moeten uiteraard vermeden worden.

Een hinderlijk puntje is verder de diversiteit aan stekende insecten: veel zgn. knoetjes (micromuggen), maar ook gewone muggen, horzels en wespen. Insmeren met Deet en zonnebrandcrème is dus essentieel.

## Sluizen en stuwen

De beroepsvaart worden geschut in kolossale sluizen met soms meer dan 20 m verval. Voor de sluizen wordt het water opgestuwd en stroomt het veel rustiger. De reusachtige stuwen (meestal met een waterkrachtcentrale) reguleren enigszins de waterhoogte, maar toch kan de waterstand zomaar in één nacht 4 meter stijgen. Wij maakten dat ook daadwerkelijk mee. Gelukkig realiseerden we ons dat tijdig toen we de boot in Wallsee de avond tevoren op een glooiende oever bij de plaatselijke roeiclub wilden neerleggen. Hieronder een beeld van dezelfde plek 's avonds en de volgende morgen.



De sluizen liggen meestal parallel aan een dode "altarm" van de rivier. De boot kan dan ca 3-5 km vóór de sluis met behulp van een speciaal daarvoor beschikbaar karretje uit het water gehaald worden.



Die plaatsen zijn gemarkeerd op de kaart en ook in de hieronder vermelde folder. Ca 100 m verderop en 20 m lager wordt de boot dan weer in de rustige altarm te water gelaten. Deze werkwijze om een sluis te passeren heeft meestal de voorkeur, maar bij een enkele sluis is de “Umsetzstelle für Sportboote außer Betrieb” en dan moet er geschut worden. In dat geval is vooraf bellen met de sluiswachter vereist: 's morgens tijdig een vooraankondiging doen en ca 1 km voor de sluis opnieuw bellen dat je er nu aankomt.

Meer informatie en telefoonnummers zijn te vinden in de desbetreffende [folder](#) van de site [Doris](#) (Donau River Information Services). Op de site <https://at.d4d-portal.info/> staat een schitterende interactieve, inzoombare kaart met overlay-mogelijkheden vanuit Google-maps. Daarop staat heel veel detailinformatie met ook de boeien en de kilometerpalen vermeld, maar via de Google-maps overlay zijn bovendien bezienswaardigheden en horecavoorzieningen te vinden.



### Vlotten en andere aanlegplaatsen

Er zijn langs de Donau een aantal roeiclubs en jachthaventjes. Die leveren dan meteen ook de enige aanvaardbare aanlegplaatsen op, vooral bij hoog water. Bij laag water vallen er “strandjes” droog tussen de oever en de vaargeul en daar kan dan ook geland worden voor een wissel- of plaspaauze.



De vlotten bij de roeiverenigingen zijn doorgaans vrij klein. Omdat de waterstand zo sterk kan wisselen zijn er steeds twee parallelle trappen die van de oeverdijk naar beneden lopen. Tussen de trappen in is er een soort rails met een takelsysteem. Het eigenlijke vlot bestaat dan uit een stalen frame met een metalen rooster of plankier waar de golven doorheen klotsen. Dit geheel wordt gedragen door een constructie op rollen waarmee (soms automatisch, soms met de hand aangedreven) het vlot over de rails

tot net boven de actuele waterlijn wordt gebracht. Soms bestaat het vlot uit een soort rubberen matras met flexibele loopplanken vanaf de trap. Als je pech hebt (dat hadden wij bij Krems) werkt de hefconstructie niet goed en ligt het vlot zo'n halve meter onder het troebele water en moet de boot langs de stalen rails en de betonnen kade worden geloodst, wat natuurlijk heel riskant is.

De jachthavens zijn insteekhaventjes met rustig water. Meestal is er een boothelling waar je ook een roeiboot uit het water kunt halen.

### Walploeg

Een goede walploeg van minimaal 2 mensen is essentieel, vooral bij het aanleggen en te waterlaten bij de (steile) trappen. Maar ook als hulp bij het manoeuvreren met de botenwagen.

Bij het aanleggen kunnen enorme (hek-)golven over en door het vlot breken en de boot moet dan echt goed vastgehouden worden. En ook traplopen met een boot vergt extra menskracht en goede coördinatie. De walploeg moet daarom tevoren precies weten waar de aanlegplaatsen zijn. Een plan B (alternatieve aanlegplek) is aangewezen voor het geval een vlot gemist wordt of bijv. onder water ligt. Waterschoenen zijn voor walploeg en roeiers noodzakelijk want bij de landingsplaatsen is het meer regel dan uitzondering dat je het water in moet. En de bodem is nogal onvriendelijk voor blote voeten en bovendien erg glibberig.

Ten slotte is afwisseling met 1-2 reserveroeiers wenselijk; een ongelukje kan anders het verder roeien onmogelijk maken. Zo moest bij de Daventrianen een roeier gerepatrieerd worden na ongelukkige val in de douche van het hotel.

Langs de Donau ligt overigens een schitterend doorlopend fietspad waar reservisten en walploegleden gebruik van kunnen maken.

### Sternfahrt

Viermaal per jaar organiseren de roeiverenigingen langs de Donau bij toerbeurt een zogenaamde Sternfahrt. Dat is een wedstrijd waarbij punten worden verzameld voor het aantal kilometers dat een ploeg stroomopwaarts en stroomafwaarts weet te roeien tussen 06:00 uur 's morgens en 16:00 uur 's middags. Ook het aantal deelnemers per vereniging telt mee voor het resultaat. Wij maakten de Sternfahrt bij RC Stein mee. Aan de wal was het daar een gezellige boel met barbecue, een bier tent, etc. We keken onze ogen uit bij de in- en uitstaptechniek van de Donau-roeiers die ter plaatse zelfs met een gladde acht het wilde water opgingen.

### Veiligheid

Donau-roeien is wel even een "dingetje". De roeiverenigingen langs de Donau beschikken veelal over Schellenbacher boten met grote luchtkasten, enigszins verhoogde boorden en gesloten taften met aan de voorzijde een extra waterkering. In Linz bezochten we de werf van botenbouwer Max Schellenbacher die o.m. ook boten bouwt met zelflozers. Dat bezoek was een heel leerzame ervaring.



De Haandrik en ook de boten van Daventria waren vooraf voorzien van spatzeilen met ca 5 cm tussen boord en zeil voor de afwatering. De taften waren met een fraaie constructie dichtgemaakt en onder de



bankjes zaten opgeblazen drijflichamen. De spatzeilen, de bevestiging ervan en ook de taftconstructies waren op professionele wijze vervaardigd door Hendrik en Joke Veen.

Over de zin en onzin van spatzeilen zijn overigens de meningen verdeeld. De zeiltjes hebben (in elk geval bij de Daventrianen) een aantal keren het vollopen van de boot voorkomen. Anderzijds zijn ze een windvanger en zitten ze enigszins in de weg bij in- en uitstappen. Bovendien zou de boot bij eventueel omslaan niet goed te keren zijn door de zeiltjes.

Mogelijk zijn stijve (kunststof) platen geschikter als ze tenminste met een soort kliksysteem (kabelgoten) aan de riggers worden bevestigd en met één klap verwijderd kunnen worden. De vertegenwoordiger van RV Union te Melk meende dat een goede pomp aan boord beter zou zijn dan spatzeilen. Maar als de vereniging zich een fraaie Schellenbacher boot met zelflozers kan veroorloven is dat natuurlijk ook heel aantrekkelijk.

Bij de grote hekgolven blijft het overigens nodig om de boot parallel aan de golven te manoeuvreren en door middel van het zgn “uithouden” de golven af te rijden.

Aan boord waren voorts:

- twee pikhaken
- twee peddels
- lange (meer dan 5 m!) landvasten, voor en achter
- een hoosblik en een spons per roeiplaats
- geplastificeerde deelkaarten van het geplande traject met precieze aanduiding van landingsplaatsen.
- waterschoenen
- voldoende proviand en drinkwater (vooral bij het vaak warme weer)
- een (of twee) smartphones in waterdichte hoes. Het geluid moet uiteraard ook aanstaan... Met de app “Zoek Vrienden” kan de walploeg zien waar de boot is en dat is wel handig.
- zwemvesten (zelf opblazende, waarbij het zgn tablet is verwijderd om spontaan opblazen op ongewenste momenten te voorkomen)

Bij het schutten in een sluis zijn zwemvesten absoluut verplicht. Daarbuiten dragen de lokale ervaren Donauroeiers weliswaar meestal geen zwemvest, maar wie nog maar beperkte Donau-ervaring heeft moet echt niet zonder zwemvest vertrekken. Dat moge ook uit het onderstaande blijken.

## Boeien

Zoals eerder aangegeven is het op de veel plaatsen verstandig om in de vaargeul te blijven. Maar ja, daar varen ook de grote beroepsvaartschepen. Dus dan maar langs de rand van de vaargeul?

Let op!! Daar liggen op onregelmatige afstanden de grote stalen boeien die de vaargeul markeren. Die boeien steken niet erg hoog boven het water uit en hebben een soort torpedovorm met een groot drijflichaam net onder water. Door de stroming ontstaat aan de stroomopwaartse zijde een soort boeggolf waardoor de zichtbaarheid voor roeiers (door de geringe zichthoek) beperkt is. De boei verradt zich soms bijna alleen maar door een vreemd golfpatroon in het water. Verder schijnt er een enigszins aanzuigende werking van de boei uit te gaan.



Zowel de Daventrianen als de Sallanders hebben ondanks alle waarschuwingen een boei geraakt. Bij de Daventrianen zonder noemenswaardige gevolgen, maar bij de Sallanders kostte het 4 beschadigde bakboordriemen. De riem van de boegroeier raakte zelfs volkomen onbruikbaar. En dat is geen geringe handicap bij het verder manoeuvreren en landen. De snelheid van de boot t.o.v. de boei kan boven de 20 km/uur uitkomen en een eventuele botsing tussen boei en riggers of tussen het drijflichaam van de boei en de boot zelf is dus echt levensgevaarlijk.

De groep heeft daarom de volgende dag niet geroeid om even op adem te komen. Ook bij de Daventrianen leverde de aanvaring met de boei nogal wat consternatie op.

### Conclusie

De pilot-expeditie naar de Donau was een waardevolle en leerzame ervaring. Roeiers die van het begin af aan bij de Donau zijn “opgegroeid” hebben weinig moeite met het geweld van de rivier en varen meestal in boten die ook wat beter op het Donauwater zijn afgestemd. Er zijn leuke contacten gelegd met diverse vertegenwoordigers van plaatselijke roeiverenigingen. Overal is een ploeg uit Nederland van harte welkom (mits vooraf aangemeld) en sommige roeiverenigingen beschikken over een eigen imbiss met marillenknödel (!) of zelfs slaapplaatsen.

Toch vinden wij een herhaling van de reis voor RV Salland vanwege de substantiële risico's geen aanrader, ofschoon het landschappelijk en qua sfeer een prachtige ervaring was. Dit laatste is goed te zien op de filmpjes die op de Salland-website zijn geplaatst.

Wie toch op de Donau of op een dergelijke grote rivier wil roeien moet zich nog beter en gedisciplineerder dan de Daventrianen en de pilotgroep van Salland voorbereiden en ook goed rekening houden met de weersverwachting (wind!). Waarschijnlijk is het ook verstandig(er) om er een ervaren stuurman of -vrouw uit het Donaudal bij te vragen, of nog beter, tevoren een ervaren coach vanuit het Donaudal erbij te betrekken. Met een Oostenrijker aan boord moeten dan wel weer de specifieke Oostenrijkse roeicommando's perfect uit het hoofd geleerd worden. Indien mogelijk is het huren van een boot die beter op de Donau is afgestemd ook geschikter. Een walploeg met botenwagen blijft echter ook dan nodig.

De kosten, incl. hotels, maaltijden, walploeg, bushuur, etc. bedroegen all-in een kleine EUR 900,= per deelnemer.

