

Reiseberichte 2007

24. Bericht Juli 2007

Ausklarieren in Veliko Gradiest Serbien (Km 1050)

Hinter Belgrad ziehen wir der manchmal monotonen Donau entlang, bei km 1050 in Veliko Gradiste klarieren wir aus. Häfen mit Molen sind selten hier, dafür gibt es Pontons, das sind fest verankerte alte Flussschiffe, die zum Ein- und Aussteigen benützt werden. Allerdings sind diese Pontons meistens kostenpflichtig, besonders wenn sich dort der Zoll befindet. Wir haben also stets versucht an einem Frachtschiff festzumachen, da deren Kapitäne oft tagelang auf ihre Zolldokumente warten müssen. Nachdem Wolfgang etwa dreimal von Hafenneister Büro zur Grenzkontrolle und weiter zum Zoll geschickt wurde, wartete Ursula auf der Prúveda. Nun musste sie aber umparkieren, weil ein Frachter den Liegeplatz verliess. Ganz allein kam sie an besagten Ponton und machte fest. Ein Herr Agent schrieb sofort den Bootsnamen auf und Ursula fragte, was er da wohl mache. Der gute Mann sagte: "Ponton kostet"! Ursula fragte wie viel? Er wollte 30 € haben für diese fünf Minuten die wir da gelegen haben. Ursula startete sofort wieder die Maschine und sagte: „Bin grad wieder weg, ich zahle nicht!“ Das war wohl zu viel für ihn: "Nein, nein" sagte er und fragte sie, wohin sie denn gehen wolle: Sie sagte: „Donau, dort wo es nichts kostet.“ Schon ganz verzweifelt rief er: "Warten auf Mann", womit er Wolfgang meinte, irgendwie wollte er nicht schuld sein, dass Ursula alleine mit dem Boot und dann auch noch ohne Mann ablegte. Er verschwand und liess Ursula am Ponton zurück. Endlich waren die wichtigen Dokumente zusammen mit dem Skipper auf dem Rückweg zur Prúveda, wir legten sofort ab und winkten dem Mann nochmals freundlich zu. Der Zollbeamte hat Wolfgang sicher fünf Mal gefragt, ob er ganz sicher schon hier ausklarieren wolle, denn dann dürften wir auf keinen Fall mehr Serbisches Land betreten. Wir blieben nun der serbischen Seite fern, obwohl es nochmals 300 km bis zur bulgarischen Grenze waren. Ab Veliko Gradiste ist die Donau Grenzfluss zwischen Serbien und Rumänien, so werden wir in Rumänien einklarieren und können bei Bedarf dort an Land gehen.

Herzlicher Empfang in Moldova Veche Rumänien (Km 1048)



Nur wenige Kilometer weiter konnten wir in Moldova Veche in Rumänien einklarieren, hier wurden wir äusserst freundlich und zuvorkommend behandelt. Das Administrative gestaltete sich als reine Formsache, die jüngeren Beamten sprachen sogar fließend englisch und sind mit Begeisterung bei der Sache. Als die Papierarbeit im Büro erledigt war, kam Wolfgang mit insgesamt vier Beamten (Zoll, Polizei, Hafenneister, Agent) zur Prúveda zurück, sie wollten das Boot und die Frau sehen. Wir baten sie aufs Boot zu kommen, doch das wollten sie auf keinen Fall, bis auf den jungen Agenten der kurz aufs Deck stieg und völlig begeistert war, dass er seinen Fuss einmal auf ein so tolles Boot setzen durfte. Wir haben immer versucht unsere Prúveda vor allem äusserlich schlicht zu halten, um nicht wie reiche Bonzen daher zu kommen, doch das nützt hier alles nichts, wir sind Stein Reich! Freundlicher weise durften wir sogar für die Nacht am Zollponton bleiben, kostenlos. Am nächsten Morgen verabschiedeten wir uns bei den Beamten und bedankten uns nochmals für den herzlichen Empfang.

Das Eiserne Tor

Einer der spannendsten Abschnitte liegt nun vor uns. Die Donau verläuft durch die felsige Gegend zwischen den Karpaten und dem Balkan. Für die Menschen war diese Strecke seit je her sehr gefährlich und unheimlich. Als schliesslich mutige Händler und Eroberer die Fahrt durch die engen Schluchten wagten, mussten dies viele mit ihrem Leben bezahlen. Scharfe Felszähne zerrissen die Boote, tückische Wirbel und Strömung zogen sie nach unten, zwischen den Felsen blieb oft nicht mehr Platz als zwei Meter um hindurch zu steuern. Unter dem Feldherrn Trajanus legten bereits die Römer in mühseliger Arbeit einen Weg am südlichen Ufer an. Später versuchte man mit Sprengungen das Flussbett zu erweitern. Unter deutscher Besatzung wurden Eisenbahnschienen verlegt, sodass mit Hilfe einer Lokomotive die Schiffe getreidelt (gezogen) werden konnten. Trotzdem blieb der Weg voller Gefahren. 1964 wurde zwischen den Rumänischen und Jugoslawischen Regierungen ein Abkommen beschlossen, das den Bau eines Staudamms und Kraftwerks vorsah und die Situation für den Schiffsverkehr entschärfen sollte. 1984 war das

Projekt vollendet. Djerdap 1 besteht aus einem beinahe 500m langer Damm mit Kraftwerkanlage und staut das Wasser bei Km 942 auf. Etliche Orte versanken in den Fluten und mehr als 25000 Menschen mussten umgesiedelt werden. Djerdap 2 das zweite Stauwerk liegt ca. 79 Km weiter unten, zusammen erzeugen die beiden Kraftwerke insgesamt 3060 Megawatt Strom. Der Schiffsverkehr ist heute vollkommen unproblematisch.

Golubac Enge (Km 1040-1015)



Auf der Rumänischen Seite zieht die Donau an Felder und Wiesen vorüber, bewaldete Hügel und schroffe Felshänge sind auf der Serbischen Seite zu sehen. Bei Km 1040 liegt die Ruine Golubac aus dem 14 Jh. diese ursprünglich hoch in die Felsen gebaute Burg liegt teilweise im Wasser. Als nächstes rücken die Berge steil und kahl der Donau von beiden Seiten zu Leibe. Sehr gut können wir uns vorstellen wie sich hier vor der Aufstauung die Naturgewalten austoben konnten. Dann öffnet sich die Landschaft wieder etwas die Donau breitet sich in einem Becken aus, doch gleich darauf wird sie erneut in eine schmale Schlucht gezwängt.

Ljubovica (Km 1015-999)



Bei Ljubovica weitet sich die Donau wiederum zu einem grossen See aus, die Landschaft erinnert uns unweigerlich an den Vierwaldstättersee. Sind wir nun extra diesen langen Weg durch Europa geschippert, um uns den Vierwaldstättersee an zu sehen? Doch es wird uns dadurch auch mal wieder bewusst welche wunderschöne Landschaften die Schweiz besitzt, wir fühlen uns ganz zu Hause. Schmale Strassen mit vielen Tunnels säumen rechts und links das Wasser. Der Aufwand um diese Strassen anzulegen war bestimmt immens. Wir suchen einen Ankerplatz für die Nacht

und finden ein Traumplätzchen im Fluss Porecka, welcher sehr breit ist und klares, kühles Wasser mitbringt. Wir hängen für diese Nacht auf der Serbischen Seite am Anker, doch solange wir das Land nicht betreten, kann niemand was dagegen haben. Wir geniessen ein ausgiebig erfrischendes Bad und bewundern die wunderschöne Landschaft um uns herum, was haben wir doch für ein wunderbares Leben. Ein stimmungsvolles Froschkonzert quakt uns sanft in den wohlverdienten Schlaf.



Obere Karzan Enge (Km 974-970)



Am nächsten Tag geht es weiter durch ein weiteres Felsentor, wieder ragen imposante, schroffe Felswände empor. Unser Tiefenmesser zeigt 45m Wassertiefe an und mit der starken Strömung sausen wir mit 14-16 Km/h an den Felswänden entlang. Wir machen Fotos von allen Seiten, schade können wir nicht vom Land aus fotografieren. Mit der Prüveda im Vordergrund könnte man am besten sehen, wie hoch die Felswände hier tatsächlich sind. Trotzdem geniessen wir die Fahrt, dieses Erlebnis alleine war es wert

den Weg über die Donau zu nehmen. Am Ende der Schlucht bei der letzten Kurve taucht eine kleine, malerische Kapelle auf. Kurz dahinter kommt der überdimensionale in den Fels gemeisselte Kopf des Dakerkönigs Decebal zum Vorschein, wiederum ein spannendes Fotomotiv.



Orsova, Rumänien (Km 954)

Schon ist der ganze Spuk vorbei, wir haben die „schaurig-schöne“ Strecke, das eiserne Tor hinter uns gebracht. Vor uns liegt Orsova wiederum ein grosses Becken an dem diese kleine Stadt neu erbaut wurde, nachdem die alte Stadt in den Fluten der Donau ertrank, die durch den Staudamm entstand. Wir können hier an einem Personenschiff fest



machen, der Maschinist und der Kapitän des Schiffes helfen uns beim anlegen. Abends schliessen sie das grosse Tor welches zum Schiff führt sogar ab, wir bekommen einen Schlüssel dazu und sind hier gut und sicher aufgehoben. Nachdem Wolfgang den Maschinisten gefragt hat, wo er am besten Diesel bekomme, reagiert er ganz geheimnisvoll und fragt wie viel er braucht. Etwa 60 Liter wären gut, der Maschinist gibt zu verstehen, dass er uns den Diesel besorgen kann, aber niemand soll es merken. Er zapft den Treibstoff ganz einfach am grossen Passagierschiff ab, und verdient sich so ein kleines Zubrot. Wir bezahlen einiges weniger als an der Tankstelle und müssen dieses Mal die Kanister nicht weit tragen,

nur mal schnell über die Reling. Bestimmt hat der Mann keinen sehr guten Lohn und so gönnen wir ihm diesen Zusatzbatzen und wir alle haben ein gutes Geschäft gemacht. Bei unserer Stadt Erkundigung bekommen wir einen ersten Eindruck dieser Retortenstadt, das alte Orsova war viel schöner, wie wir später anhand alter Fotos erkennen. Anstelle der schönen alten Häuser, viele damals im Jugendstil erbaut, stehen heute potthässliche Klötze aus Beton da, ohne Charme und Komfort. Im Markt wo frisches Gemüse und Früchte angeboten werden, sind sogar die Tische und Dächer aus dem billigen Beton gegossen, der sozialistische Einfluss lässt aus jeder Ecke grüssen. Doch Wolfgang erinnert sich zurück an seine Velotour vor 15 Jahren als er ebenfalls durch Rumänien kam und auf dem Markt kaum etwas anderes als Gurken, Gurken und nichts als Gurken angeboten wurden.

Mit Toue II unterwegs

Sabine und Samuel ein junges französisches Paar lernen wir in Orsova kennen, als sie mit ihrem 7m kleinen Boot ebenfalls hier anlegen. Die beiden sind mit ihrem selbstgebauten Gefährt Toue II (gesprochen: Tutu) seit Bratislava unterwegs. Es ist ein genial einfaches Boot, das eher aussieht wie ein Floss. Es hat einen niedrigen Aufbau, das Dach lässt sich schräg aufklappen für mehr Luft und Licht. Wir verbringen gemeinsame Abende und haben uns natürlich sehr viel zu erzählen, die Konversation ist in Englisch, so müssen wir uns alle ein bisschen anstrengen. Sabine und Samuel haben auf ihrer Reise auf der Donau einige Termine, in verschiedenen Städten besuchen sie Schulen mit sozialschwachen Kindern und auch Behindertenheime. Dort leiten sie kleine Projekte und bauen mit den Kindern Bilderrahmen mit einfachen Mitteln, um die selbst gemalten Kinderbilder zu rahmen. Die Kinder sind natürlich hell begeistert und mit viel Elan dabei. Für Sabine und Samuel sind es schöne Erfahrungen, sie kommen Land und Leuten nahe und dies ergänzt und belebt ihre Reise sehr. Dazu müssen wir noch erwähnen, dass Samuel für sechs Jahre in der Slowakei gearbeitet hat und daher auch sehr gut slowakisch und serbisch spricht.



Die grosse Schleuse Djerdap 1 (Km 943)



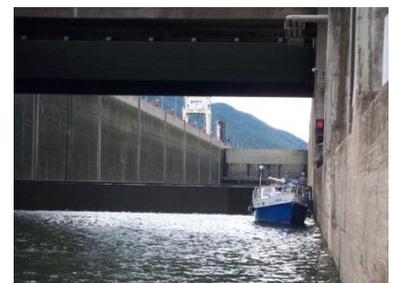
Am 6. Juli motoren wir bei starkem Rückenwind gemeinsam zur grossen Schleuse Djerdap 1. Normalerweise fahren Samuel und Sabine nie bei so starkem Wind, doch wir und Prűveda als grosser Bruder stehen ja zum Schutz an ihrer Seite. Wir meistern die seenartige Anfahrt zur grossen Schleuse ohne Probleme. Dieses Bauwerk stellt alles in den Schatten was wir bisher an Schleusen und Kraftwerken sahen. Beide Schleusenammern sind jeweils 310m lang und 34m breit. Wir steuern die Serbische Seite an,



weil die Rumänische Schleuse „kaputt“ ist. Gemessen an den Ausmassen dieser Doppelschleuse ist der „Warteponton“ für Jachten ein Witz; eine viel zu hohe verlumpte Betonwand am Ende eines Beckens. Gut, steht dort noch ein Geländer, damit wir unsere Boote irgendwo festmachen können. Wir haben soeben eine Talschleusung verpasst und warten auf die nächste. Nach dem Einfahren werden die Tore geschlossen, wir senken uns bei der ersten Schleusung 16m. Nun wird nur das vordere Tor geöffnet und wir können von einem Schleusenbecken in das nächste einfahren. Hinter uns schliesst sich das riesige hintere Tor, und wir werden nochmals 12 m hinuntergeschleust, während im ersten Becken das Wasser wieder



gefüllt wird, damit die Talfahrer ohne langes Warten wieder einfahren können. Bei „Gegenverkehr“ wechseln die Schiffe in der Mitte die Becken, die einen fahren danach hoch, die anderen hinunter. Alles in allem ein cleveres System.



Drobeta - Turnu Severin, Rumänien (Km 930)



Wir kommen am Abend in Drobeta-Turnu Severin an und sind auf der Suche nach einer Anlegemöglichkeit mit Landverbindung. Sabine und Samuel sind sich gewohnt mit ihrem flachen Boot an kleinen Fischerstegen fest zu machen sie können problemlos ganz nahe ans Land fahren, da sie nur 25 cm Tiefgang haben, da können wir nicht mithalten. Wir sehen plötzlich auf einem alten grossen Frachtschiff ein Mann und geben ihm mit Handzeichen zu verstehen, dass wir einen Platz suchen, er winkt uns heran und hilft uns erst mal beim Festmachen. Dann winken wir TOUE II herbei sich können bei uns fest machen und sind somit das erste Mal an so einem grossen Frachter, wieder eine neue Erfahrung für unsere Freunde. Manuel

heisst der nette Mann der uns freundlicherweise geholfen hat, wir drücken ihm zum Dank ein kühles Bier in die Hand er strahlt, gibt uns zu verstehen, dass dies nicht nötig gewesen wäre. Er zeigt uns den Weg, über das riesige Schiff über Rampen und Stahlseile und zur Stadt. Heute hat Ursula Geburtstag und wir wollen uns eine Pizza genehmigen, natürlich sind Sabine und Samuel sofort dabei. Sie kramen sogar einen echten französischen Champagner hervor, den wir erst mal bei uns in den Kühlschrank stellen. Diesen geniessen wir dann sozusagen als Dessert am späten Abend bei uns auf der Prüveda. Es war ein toller unvergesslicher Geburtstag für Ursula.

Am nächsten Tag wollen wir gemeinsam das Museum in Drobeta-Turnu Severin ansehen. In einem grossen von aussen recht schönen Gebäude mitten im Park an der Donau sind in zahlreichen Sälen Exponate aus Ur- und Frühgeschichte ausgestellt. Uns interessiert und fasziniert jedoch vor allem das riesige Modell Trajanusbrücke, welches alleine einen ganzen Raum einnimmt. Der römische Feldherr Trajan liess dieses Meisterwerk im Jahre 101 n. Ch. erbauen. Es handelte sich um eine feste Brücke über die Donau die 1000m lang war. Appolodorus der gerissene griechische Architekt, lenkte die Donau während der Bauphase jeweils in kleine Kanäle um, so dass die 20 steinernen Sockel fest in den Grund verankert werden konnten. Sodann wurden die Sockel mit 19 Brückenbögen aus Holz überspannt und an beiden Enden mit Triumphtores verziert. Bis heute sind Reste der Pfeiler auf beiden Seiten der Donau zu erkennen.

Ansonsten müssen wir leider sagen, das Museum ist sehr überfüllt, staubig und unorganisiert. Im Untergeschoss befindet sich ein sehr düsteres Aquarium, wo verschiedene Donaufische mehr schlecht als recht in kahlen Betonbecken gehalten werden. Nachdem wir uns noch ausgiebig auf dem Markt mit Gemüse und Früchten eingedeckt haben, geht es am nächsten Tag ein Stück weiter. Wir suchen gemeinsam mit TOUE II einen Ankerplatz und helfen unseren Freunden mit Ratschlägen beim ankern. Sie hatten etwas Angst vom ankern weil es an Erfahrung und Praxis fehlt, wie sie selbst sagten. Ohne viel seemännisches Wissen legten sie in Bratislava ab, gerne nehmen sie nun unsere Ratschläge an.



Prüveda in Not (Km 840)

Wir verlassen den Ankerplatz, Toue II fährt voraus und wir etwas zurückversetzt hinterher. Seit wir die Schleusen hinter uns haben ist uns aufgefallen, dass wir stellenweise mit viel weniger Wassertiefe zu rechnen haben. Auch die grünen und roten Tonnen die uns sicher durch die Wasserstrasse leiten sollten, sind so selten wie ein Sechser im Lotto. Manchmal müssen wir den richtigen Weg regelrecht abtasten. Kurz vor zwölf Uhr rumpelt es mitten in der breiten Donau, Prüveda legt sich quer und sitzt auf einer Kiesbank fest. Zum Glück dreht sich unser Boot noch mit dem Bug in die Strömung und bleibt auf der Backbordseite liegen. Der Gradmesser im Cockpit zeigt 10 Grad Schlagseite an. Wir sind geschockt, denn genau etwa bei unserem 4000. Stromkilometer passiert uns so ein dummer Fehler. Wolfgang steuerte etwas unachtsam und hat die Kiesbank schlicht und einfach übersehen, in der Karte ist sie natürlich nicht eingezeichnet und eine Tonne an diesem Ort fehlt auch. Gemeinsam mit Toue II können wir den 9kg Heckanker in der Strömung mithilfe unseres Beibootes ausbringen. Nun probieren wir den Bug von Prüveda etwas zu drehen, wir ziehen seitlich am Gurtband des Heckankers. Tatsächlich stellt sich Prüveda etwas auf im Strom, doch sie sitzt immer noch fest. Zusätzlich nehmen wir den Motor zu Hilfe, da das Schiff nicht mehr so schräg steht. Mit einer angehängten Leine hilft auch Toue II mit ihrem 20 PS Aussenborder mit. Der Erfolg ist nur mässig, wir kurbeln weiter von Hand. Beim nächsten Versuch dreht sich Prüveda, doch leider genau auf die andere Seite, wieder steht sie 10 Grad schräg, jetzt aber auf der Steuerbord Seite. Nun müssen wir handeln, wir trennen den 25 kg Buganker von seiner Kette und verbinden ihn mit einer starken Festmacherleine. Wieder mithilfe von Toue II können wir den Anker etwa 30m stromaufwärts in drei Meter Wassertiefe ausbringen. Mit der schweren Kette dran wäre uns das sicher nicht gelungen. So kurbeln wir cm für cm an dieser straff gespannten Leine ein, mit der starken manuellen Ankerwinsch



geht es einigermaßen gut, obwohl sich Wolfgang mit seinem ganzen Gewicht auf die Eisenstange stemmt. Mit einer elektrischen Winsch hätten wir keine Chance gehabt!

Es gelingt uns mit dieser Methode tatsächlich Prüveda wieder einige Grad aufzurichten, sodass wir nochmals mit dem Motor mithelfen können, bei zuviel Krängung kann der Motor Schaden nehmen, weil er nicht mehr schön schmiert. Wir sind aber unbedingt auf unseren Motor angewiesen, vor allem in dieser Situation.

Die Hitze macht das Arbeiten schier unerträglich, wir kühlen uns ab und trinken viel, doch es ist noch nicht ausgestanden. Die vorbeiziehenden Frachter deren Kapitäne wir anfunken, sprechen weder englisch noch deutsch, noch können sie uns helfen. Ein Passagierschiffkapitän der deutsch spricht meint lapidarisch; „Hier kommt keine Hilfe, wir sind hier nicht in Deutschland!“ Wir sparen uns den Kommentar, zu gut wissen wir, dass wir uns in erster Linie selbst helfen müssen, und alles was machbar ist, werden wir tun. Die Wellen der vorbeifahrenden Schiffe helfen aber trotzdem ein bisschen mit, indem sie Prüveda hin und her bewegen, und das Kiesbett unter dem Kiel etwas fortschwemmen, so hoffen wir. Da es bereits 17 Uhr ist, entschliessen wir uns Hilfe anzufordern, unsere französischen Freunde wollen auf der bulgarischen Seite festmachen und wenn möglich Hilfe für uns holen. Wir schufteten weiter und versuchen uns von dieser elenden Kiesbank zu befreien.

Als wir den Bug fast wieder in Richtung Strom gezogen haben, neigt sich Prüveda und dreht sich nochmals quer zum Strom, jetzt aber mit 15 Grad Schlagseite. Der Schock sitzt tief, wie sollen wir Prüveda mit ihren 10 to je aus dieser Schiefelage wieder befreien. Das Gute daran, Prüveda hängt immer noch mit voller Spannung an beiden Ankern. Schon seit Stunden haben wir eine Wetter Veränderung beobachtet, nun frischt der Westwind auf 5-6 Bft. auf und drückt Prüveda zusammen mit der Strömung noch härter auf die Kiesbank. Wir sind in Not, können nichts mehr tun und hoffen, dass unser Anker weiterhin halten.

Am Bulgarischen Ufer werden wir von der Polizei und unseren Freunden beobachtet, sie signalisieren uns, dass Hilfe unterwegs ist. Der Winddruck ist enorm, wir rechnen mit dem Schlimmsten. Da plötzlich dreht sich Prüveda ganz langsam mit dem Bug in den Wind, während Wolfgang sofort die Ankerleine einholt, hält Ursula mit Motor Prüveda in der Strömung und fährt näher zum Anker. Wir sind frei, Prüveda schwimmt wieder. Wer hätte das gedacht, ausgerechnet der böse Westwind der noch zusätzlich auf die Breitseite gedrückt hat, befreit uns schlussendlich aus unserer misslichen Lage. Der kleine Heckanker liegt gleich nebenan und kann eingeholt werden, wir hängen aber immer noch am Hauptanker. Der starke Westwind zaubert kleine Wellen aufs Wasser, wir können keine Untiefen und vor allem keine Kiesbank mehr erkennen und wissen nicht wohin wir flüchten sollen. So bleiben wir vorerst am Anker und bereiten uns für alle möglichen Manöver vor. Ein Boot naht um uns zu helfen, die Fischereiaufsicht wie wir später erfahren, das Polizeiboot ist im Moment kaputt. Langsam nähern sich die zwei Männer mit ihrem 8m Boot und der eine Mann befestigt ein Fender ans Ende seiner Leine. Funkverbindung haben wir keine und die Verständigung ist russisch oder besser mit Händen und Füßen. Sie fragen nicht, sie handeln, werfen uns den Fender zu und können kaum das Befestigen der Leine erwarten. Das Boot steht fast querab und nun wollen sie uns wegziehen, Wolfgang löst sofort wieder die Leine und schreit: „Noooo!“ Wir haben ihnen gezeigt, dass wir noch am Anker hängen, und nun merken sie auch, dass es so nicht geht.



Dann kommen sie längsseits und gemeinsam motoren wir zuerst zum Anker, Ursula drückt mit unserer Prüveda gegen deren Fahrtrichtung, denn auf keinen Fall wollen wir unseren Anker verlieren oder zurücklassen. Wolfgang holt in einer Hauruckaktion unseren rettenden Bügelanker hoch und endlich verlassen wir die Städte des Grauens. Wir sind noch einmal mit einem blauen Auge davongekommen und bedanken uns bei unseren Rettern, bevor sie ihre Leinen lösen und schon wieder davon rauschen. Nun stellt sich beim eindunkeln die Frage, wohin sollen wir gehen, der nächste Hafen ist meilenweit entfernt, es gibt nur eine Möglichkeit; wieder ankern. Dazu will Wolfgang aber zuerst den Anker wieder mit der Kette verbinden und das momentan befestigte Seil wieder lösen. Kein leichtes Unterfangen, doch

nach einiger Zeit kann er den Anker mit blutenden Fingern endlich wieder in die Ankervorrichtung einschieben und die Kette befestigen. Nun sind wir klar, Ursula parkiert Prüveda im Schutz einer Donauinsel bei 5m Wassertiefe und wir hängen relativ ruhig am Anker, so als wäre nie etwas passiert, der starke Westwind hält die ganze Nacht lang an. Im Anschluss gibt nachts um zehn erst mal ein warmes Essen, das erste heute und sogar Kaffee. Wir analysieren nochmals wie alles geschehen konnte und schlafen diese Nacht auch dementsprechend unruhig, zu sehr sind wir noch aufgewühlt. Sabine und Samuel bleiben für diese Nacht mit ihrem Boot am Bulgarischen Strand, wir waren froh, dass sie in Sicherheit waren als der starke Wind kam.