



vereniging de binnenvaart



DONAUVAART

Vereniging De Binnenvaart

opgericht 3 februari 1990

Postadres: Postbus 24066, 3007 DB Rotterdam

Voorzitter:	Erik Rouw, Scharendijke	tel: 01117-2048
Vice-voorzitter:	Jos Hubens, Dordrecht	tel: 078-138195
Secretaris:	Leo Schuitemaker, Klundert	tel: 01682-4094
Penningmeester:	Teun de Wit, Rotterdam	tel: 010-4814785
Bestuursleden:	Ben Mötter, Spijkenisse	
	Hans Schuitemaker, Rotterdam	
	Philip Tetteroo, Delft	
	Klaas Vos, Rotterdam	
	Arie de Vries, Pernis	

Vereniging is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en Beneden-Maas onder nummer V 346594

Betalingen van kontributies e.d. dienen te geschieden via:

Postgiro nr. 6259387 t.n.v. Vereniging De Binnenvaart

Verenigde Spaarbank rek.nr. 86.14.35.354 t.n.v. T. de Wit

Colophon

Samenstelling en fotografie: J. van 't Verlaat
Redactie: Leo Schuitemaker
Redaktieadres: Van Puttenstraat 12
4791 EN Klundert
tel: 01682 - 4094

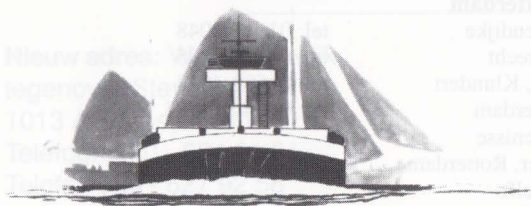
Grafische verzorging
en advertentieacquisitie: ELMA Edities BV.
Postbus 20
1723 ZG Noord-Scharwoude
tel: 02260 - 16264

Niets van deze uitgave mag op enigerlei wijze worden overgenomen, gereproduceerd of vermenigvuldigd zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de samensteller.



De Vereniging De Binnenvaart was met een eigen stand aanwezig op de vakbeurs EUROPORT 91.

Foto: Leo Schuitemaker



Vereniging De Binnenvaart

De Vereniging "De Binnenvaart" is op 3 februari te Rotterdam opgericht en heeft als doelstelling: "HET STIMULEREN VAN DE INTERESSE IN DE BINNENVAART (internationaal) OP NIET POLITIEKE, COMMERCIELE OF IDEEELE GRONDSLAG".

Dit alles gericht op de binnenvaart, van zeilvaart tot de moderne containervaart. Voor iedere geïnteresseerde in de binnenvaart is er wel wat te vinden.

In de afgelopen jaren heeft "De Binnenvaart" bijeenkomsten gehad in de belangrijke binnenvaartplaatsen: Rotterdam, Nijmegen, Maasbracht, Groningen, Terneuzen, Amsterdam en Zwolle. Tijdens de bijeenkomsten worden films over de binnenvaart en scheepsmodellen getoond. Daarnaast is er gelegenheid om onderling gegevens uit te wisselen, foto's te bekijken of te ruilen en contacten te leggen met andere binnenvaartvrienden. In de "clubwinkel" kunnen foto's en andere binnenvaartzaken gekocht worden. Tevens werd deelgenomen aan Scheepvaardagen te Maasbracht, Nijmegen en Rotterdam en de vakbeurzen "Binnenvaart en Visserij ('90)" en "Europort'91".

Voorts is het bestuur begonnen met het opstarten van een archief en documentatiecentrum over de binnenvaart. Naast tekeningen, foto's, vloot- en werflijsten wil men tevens zoveel mogelijk film- en videomateriaal over de binnenvaart verzamelen. Hiervoor zijn reeds een aantal bedrijven en instellingen benaderd. Ook wil "De Binnenvaart" d.m.v. het houden van interviews met de oudere binnenvaartgeneratie zoveel mogelijk kennis en ervaring over het verleden behouden.

Daarnaast geeft "De Binnenvaart" zes maal per jaar een eigen clubblad, waarvoor nog een toepasselijke naam wordt gezocht, uit. Het streven is om tot een goed en interessant maandblad te komen vol met foto's en artikelen over de binnenvaart in de ruimste zin.

Graag wil het bestuur van de leden vernemen wat zij verder nog aan activiteiten moet organiseren. Het is niet de bedoeling een "bestuursvereniging" te zijn, maar integendeel een "ledenvereniging". Dus vraagt zij een ieder die een idee heeft contact met het bestuur op te nemen.

De Vereniging "De Binnenvaart" is er voor iedereen, voor Jong en Oud en voor Man en Vrouw. Dus iedereen die interesse heeft in de binnenvaart kan lid worden van onze Vereniging. Diegenen die al lid zijn worden gevraagd nieuwe leden aan te werven. Hiervoor kan het aanmeldingsformulier achterin het boekje gebruikt worden.

De contributie bedraagt f 50,- per jaar, meer mag!
Jongeren onder 18 jaar en ouderen boven de 60 betalen f 25,-
Een tweede persoon uit een gezin betaalt slechts f 25,-

Bedrijven en instellingen kunnen Donateur van onze Vereniging worden voor een bedrag van minimaal f 50,- per jaar.

DONAUVAART

door Jan van 't Verlaat

Met de opening van het Main-Donau-Kanal in de loop van dit jaar wordt de Rijn verbonden met een imposante rivier: de Donau stroomt langs 9 landen (Servië en Kroatië apart geteld), kent 3 grote gebergte-trajekten (de Wachau in Oostenrijk, de Donaubocht in Hongarije, de Kazan-pas tussen Roemenië en Servië) en is tussen Kelheim (Duitsland) en Sulina (Zwarte Zee) 2414 km lang. De afstand tussen Rotterdam en Sulina zal 3434 km bedragen. De opening van het nieuwe kanaal is een aardige gelegenheid om de lezers kennis te laten maken met de Donauvaart. In dit blad wordt een impressie daarvan gegeven, waarbij rederijen uit alle Donau-staten in stroomafwaartse richting de revue passeren. Alle foto's zijn eigen foto's (copyright J. van 't Verlaat).

Het scheepvaartbeeld op de Donau verschilt sterk van dat op de Rijn. Terwijl op de Rijn motorschepen domineren, overheersen op de Donau sleep- en duwkonvooien; alleen varende motorvrachtschepen zijn vooral op de Midden- en Beneden-Donau weinig te zien. Voorzover sprake is van motorvrachtschepen, duwen deze doorgaans één of meer duwbakken. Verder is het op de Donau veel rustiger dan op de Rijn: per dag passeren meestal slechts 5 à 10 sleep- of duwkonvooien. Verder is er enige passagiersvaart en wat plaatselijk zand- en grintvervoer en passeert heel soms een alleen varende motorvrachtschip. Meestal is het beeld op de rivier verlaten. Anno 1992 is sleepvaart op de Donau nog steeds actueel, hoewel de duwvaart terrein wint.

De snelle omwentelingen binnen de voormalige oostblokstaten zullen ook aan de Donau-rederijen bepaald niet onopgemerkt voorbij gaan. Grote veranderingen door afsplitsing van deelstaten en door noodzakelijke produktiviteitsverhoging en daardoor enorme inkrimpingen van de vloten liggen voor de hand. In het volgende overzicht wordt het beeld geschetst zoals dat tot 1991 gebruikelijk was.

Bij de voorpagina:

Typisch op de Donau is de menging van sleep- en duwvaart. In duwkonvooien worden sleepschepen meegenomen en andersom worden duwbakken ook naast sleepschepen gesleept. Veel schepen kunnen zowel gesleept als geduwd worden. Op de voorpagina is een voorbeeld te zien van zo'n gemengd duwkonvooi met 9 geladen eenheden (3 x 3), waarbij 3 van de 9 eenheden sleepschepen zijn (waaronder 2 vol met importauto's, alsmede een tanklichter) en de rest duwbakken. De duwboot is de "KUMANOVO" (3300 pk) van de JRB uit Belgrado, die hier stroomopwaarts vaart in de Kazan-pas tussen Roemenië (links) en Joegoslavië (rechts), een indrukwekkend Donautrajekt. Dezelfde duwboot duwde in 1975 hier zelfs 16 geladen duwbakken in één keer tegen de stroom in!

**MET VERVOER PER BINNENVAART
WORDT HET MILIEU GESPAARD!**

Duitsland



De Bayerischer Lloyd (BL) uit Regensburg vaart met 8 duwmotorvrachtschepen en ca. 20 duwbakken op het lange-afstandstrajekt Kelheim-Zwarte Zee. Hier vaart het duw-ms "NIBELUNGEN" met de duwbak "BL SL 31" stroomopwaarts op de Donau bij Dömös (Hongarije). In verband met de zomerhitte (vooral verder stroomafwaarts vaak verzegend) is een zonwerend doek boven de stuurhut aangebracht. Het duw-ms (85,75 x 9,51 m, 1304 ton, 1350 pk) werd in 1974 gebouwd op de Deggendorfer Werft.

Rederijkleuren BL: opbouw wit, schoorsteen zwart of blauw met BL in witte letters.

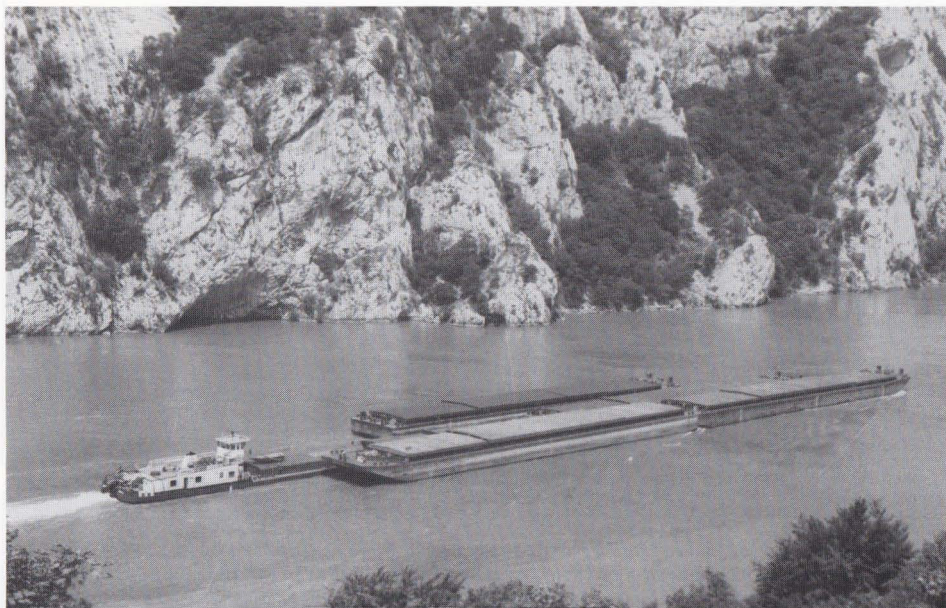
(Rederijvlaggen van Donau-rederijen bestaan wel, maar worden op de schepen doorgaans niet gevoerd; om die reden blijven ze in dit overzicht onvermeld.)

Oostenrijk

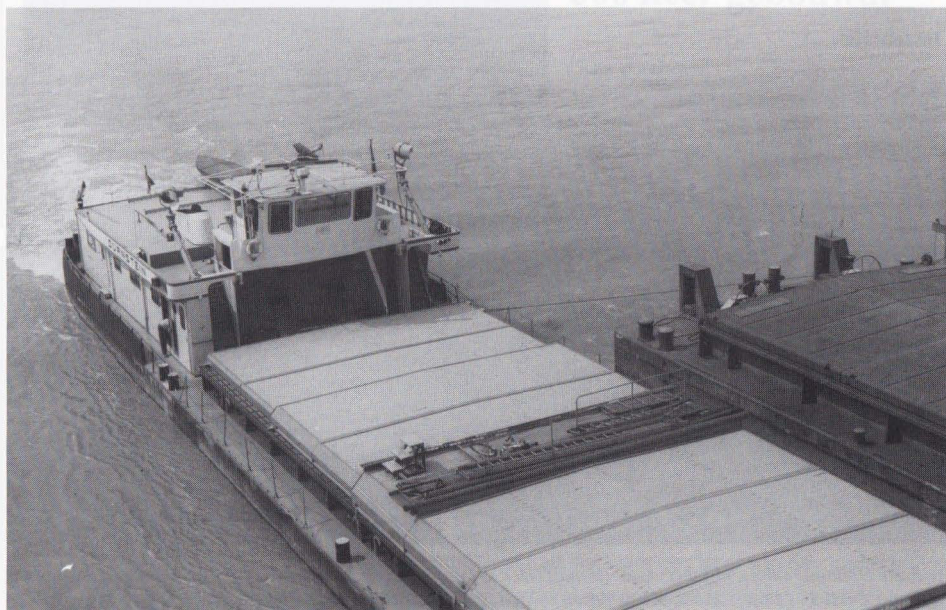


De Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) uit Wenen werd al in 1829 opgericht. De rederij vaart ondermeer met 33 (duw-)motorvrachtschepen op de Donau, waaronder ook tankers. Op deze foto twee van die tankers, de "ANGERN" en de "LEITHA", liggend aan de Handelskai in Wenen. Ook zijn twee DDSG-sleepschepen te zien: "9733" (nr. 33 uit de 970-tons serie) en "10049" (nr. 49 uit de 1000-tons serie). Dat schepen vol deuken en butsen zitten, is op de Donau normaal; ze worden ook niet weggewerkt. Op de achtergrond zijn de VN-gebouwen zichtbaar.

Rederijkleuren DDSG: opbouw vaal-geel, stuurhut wit, schoorsteen vaal-geel met DDSG in carré-vorm, bij duwbotten en duwmotorschepen naambord wit met rode rand en zwarte letters.



Het duw-ms "KORNEUBURG" (80,80 x 9,53 m; 1226 ton; 1350 pk) met vier duwbakken afvarend in de Kazan-pas. Op de achtergrond de roemeense oever met steil uit het water oprijzende rotsen. De schepen uit de "Burg-klasse" werden tussen 1964 en 1973 gebouwd op de Schiffswerft Linz. De sterkere schepen uit deze DDSG-serie varen tot aan de Zwarte Zee, de andere doorgaans op de Boven-Donau.



De Schiffswerft Linz leverde ook de 6 zusterschepen uit de "Stein-klasse" (95,00 x 11,40 m; 1900 ton; 1500 pk). Het duw-ms "DÜRNSTEIN" op de foto behoort daartoe. Doorgaans worden deze DDSG-schepen met 4 of 5 duwbakken voor het ertstransport naar Linz op de lange afstand ingezet tussen de Zwarte Zee en Komárom (Tsjecho-Slowakije). Verder stroomopwaarts varen ze met 1 of 2 duwbakken. De omloopsnelheid Linz (Oostenrijk) - Ismail (Sovjet-Unie) vice-versa bedraagt doorgaans 3,5 week. Deze schepen zijn in 1974/75 gebouwd, toen al mede met het oog op het Main-Donau-Kanal. De verwachting is dat ze ook op de Rijn ingezet worden.



De duwboot "MELK" (32 x 11,4 m; 2700 pk; diepgang 1,5 m) vaart, evenals de andere DDSG-duwboten "Linz", "Ybbs" en "Tulln" (de laatste ex "Gefo Hamburg" van de Rijn), doorgaans op de Boven-Donau om erts-duwbakken die vanaf de Beneden-Donau zijn aangevoerd door de "Stein-klasse", vanaf Komárom verder naar Linz te brengen. De duwboten varen echter soms ook zelf tot aan de Zwarte Zee en zijn ook geschikt voor het Main-Donau-Kanal.



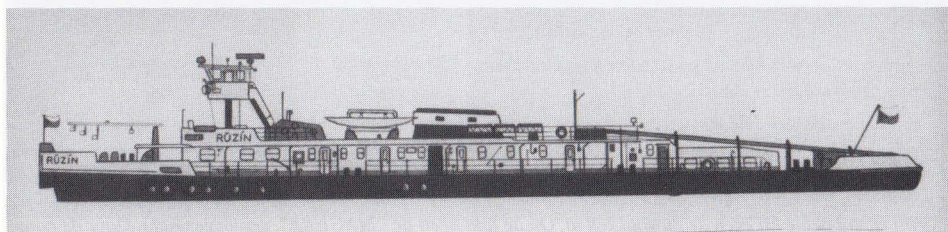
Een kleinere oostenrijkse rederij is de Avanti-tankrederij, die 4 tank-koppelverbanden exploiteert. Daartoe behoren ook van de Rijn in 1988 per zeeschip overgebrachte voormalige Stinnes-eenheden, zoals de "CARRERA I" (ex "Rheintank 30", ex "Rhenus 137"), die op de foto met twee tanklichters de Donau op vaart ter hoogte van Orsova (Roemenië).

Rederijkleuren Avanti: opbouw wit, gele tanks.

Tsjechoslowakije



Op de Donau wordt nog druk gesleept, waarbij ook in de opvaart de sleepschepen in 2-brede formatie naast elkaar worden gekoppeld. Hier sleept de "DARGOV" (56 x 8,75 m; 1000 pk) van de CSPD uit Bratislava twee tanklichters de Donau op bij Grein (Oostenrijk). De lichters hebben een tonnage van ca. 800 ton. Rederijkleuren CSPD: opbouw incl. stuurhut vaal-geel, schoorsteen wit met twee zwarte vierkanten.



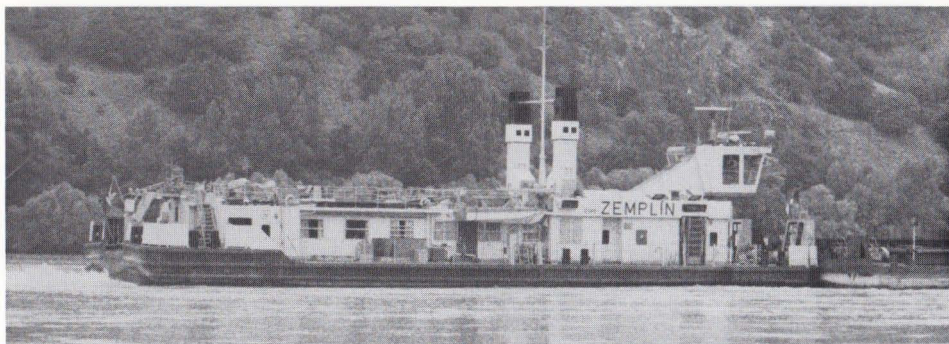
De "RUZIN" is een voorbeeld van een boot die kan duwen of slepen. De CSPD heeft er 4 van in bedrijf, overgenomen van de Sovjet-rederij die er zelfs 52 van dit standaardtype heeft. De stuurhut is op en neer beweegbaar. Afmetingen: 57,60 x 8,60 m. Vermogen: 2 x 1000 pk. Bouwjaar: 1965, werf Budapest.



De CSPD-duwboot "MAGURA" (34,60 x 11,15 m; 2200 pk) zwoegt de Donau in Hongarije op met 6 duwbakken. Hoe primitief de Donauvaart vaak aandoet, blijkt hier weer: aan stuurboordzijde van de stuurhut staat een bemanningslid met een blauwe vlag te zwaaien omdat een afvarende tegenligger "aan de verkeerde kant" moet passeren. Het uitklapbare blauwe bord is hier nog onbekend. Ook dit is een boot uit een standaardserie (van 8).



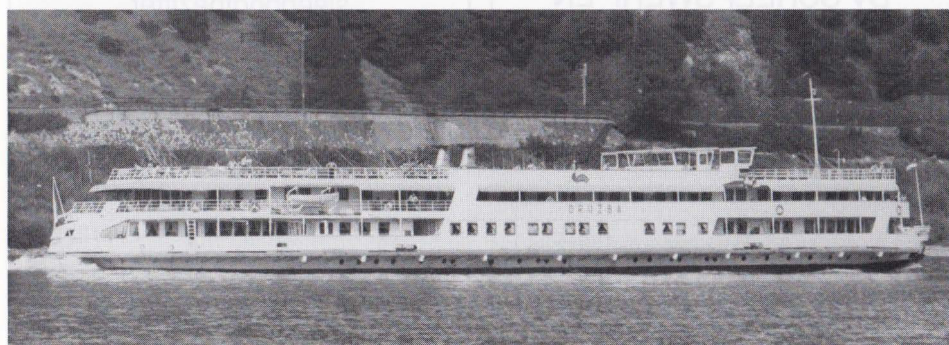
Dezelfde duwboot heeft hier een tsjechisch koppelverband (duw-ms "DUNAJEC" met 2 duwlichten) een handje geholpen tegen het snel stromende water in de hongaarse Donaubocht. Toevallig kwam de duwboot afvarend voorbij en koppelde hij even de duwbakken af. Op de foto heeft de "MAGURA" net losgemaakt. Door de bouw van een stuwdam bij Nagymaros stroomt het water hier nog sneller dan vroeger en is voorspan voor de meeste schepen beslist nodig. De meeste duwkonvooien gaan in twee etappes (twee maal de helft van de bakken) door de Donaubocht. Inmiddels is uit milieu-oogpunt besloten de bouw van de dam stil te leggen. De scheepvaart zit inmiddels met de nog snellere stroom opgescheept.



Geen stoomboot maar een duwboot! De tsjechische duwers van dit type moeten de hoge schoorstenen (puur een kwestie van vormgeving) op de Boven-Donau steeds omlaag klappen voor lage bruggen. Vandaar dat de meeste zusterschepen van de "ZEMPLIN" (12 in getal; 36 x 11 m; 1400 pk) inmiddels lage schoorstenen hebben. Met dit type duwboot zijn proeven genomen op de bovenloop van de Donau tot aan Kelheim en ze zullen wellicht ook op het Main-Donau-Kanal komen.



De 6 CSPD-motorvrachtschepen van het type-"Rimava" zijn bijzonder door de breedte van 14,18 m. Het zijn de grootste motorvrachtschepen op de Donau. Met de lengte van 101,50 m en een diepgang van 2,40 m kunnen ze 2000 ton, meestal erts of kolen, vervoeren. Dit is echter zelden mogelijk vanwege de doorgaans geringe vaardiepte op de Donau. Daardoor zijn bij dezelfde afmetingen de tonnages van Donauschepen ook lager dan van Rijnschepen. Hier de "TOPLA" (1000 pk) afvarend met een aan stuurboord langgekoppelde duwlichter van 1500 ton. Op de Rijn worden bakken altijd aan bakboord gekoppeld. De zeer brede stuurkabine van het duw-ms is op de foto enigszins zichtbaar (zie de 7 parallel-ramen achter de reddingsboot).



Het tsjechische passagiersschip "DRUZBA" (220 hutten), hier in de Donaubocht in Hongarije, vaart tussen Wenen en de Zwarte Zee, evenals passagiersschepen van de andere Donau-staten. Toch zijn dergelijke schepen ver in de minderheid bij de vele draagvleugelboten die het personenvervoer op de Donau verzorgen.



Hier iets wat we op de Rijn nooit zagen: een sleep in daalvaart in 5-brede formatie, in totaal 10 schepen, getrokken door de hongaarse sleepboot "TATABANYA" (47,67 x 7,17 m; 1200 pk) van de MHRT uit Budapest, ook Mahart genoemd. In de sleep bevinden zich ook duwbakken. In 1990 had de Mahart nog 13 sterke sleepboten in bedrijf. De foto werd genomen op de Midden-Donau in Hongarije. Zeker op de Beneden-Donau, die 1000 km lang zo breed als het Haringvliet is, zijn afvarige 5-brede slepen normaal. Rederijkleuren Mahart: grijs onderschip, witte opbouw, schoorsteen witte band met zwarte letters MHRT in carré.



De Hongaren lieten tussen 1970 en 1974 negen sleepboten tot duwboot ombouwen. Zo hier de "SZEKSZARD", oorspronkelijk van hetzelfde type sleepboot als de "Tatabanya". Bij de ombouw werden deze boten van sterke motoren voorzien (1600 tot 2000 pk). Aanvankelijk duwde de Mahart alleen met dit soort omgebouwde sleepboten (die trouwens ook nog vaak sleepten), maar sinds 1985 zijn ook 13 nieuw gebouwde Mahart-duwbotten en vele duwbakken in gebruik.



Het in 1968 gebouwde duw-ms "KöSZEG" (1330 ton; 720 pk) van de Mahart vaart in 4-brede formatie te daal over de Donau bij Nagymarós in Hongarije, waar het gebergte langs de rivier hoog reikt. Behalve een duwbak en een tank-sleepschip aan bakboord neemt het duw-ms aan stuurboord een duwbak uit de 1800-tons serie van de Mahart mee.



Donau-rederijen verkopen net als op de Rijn onderling schepen. Zo is de sleepboot "ZAGORJE" (51,43 x 7,51 m; 1000 pk) van de Dunavski Lloyd (DL) een vroegere oostenrijkse sleper. De DL heeft Sisak als thuishaven, dat 450 km stroomopwaarts aan de Sava ligt, een zijrivier van de Donau. De DL bevaart behalve de Sava ook de hele Donau, o.a. met 15 sleepboten en 7 duwboten.

Rederijkleuren DL: witte boegkleur, vaal-gele opbouw, naam in witte letters op licht-blauwe ondergrond, schoorsteen blauw-wit-blauw met rode ster in het midden en letters D en L ter weerszijden.



Een indrukwekkend gezicht, zo'n groot duwkonvooi. In dit geval de DL-duwboot "SLOGA" (1920 pk) met 9 eenheden afvarig bij Dömös (Hongarije), waaronder duwbakken en vooral veel sleepschepen van de DL.



Een nog vredig Vukovar in 1989. Hier heeft de DL een Donau-station, waarvan de oorlogshandelingen in 1991 waarschijnlijk niet veel overlieten. De joegoslavische sleepschepen en duwbakken hebben altijd nummer-aanduidingen waaraan het soort schip is af te lezen. Bij het meest linkse schip op de foto, de "DL 49101" betekent dit: 4 = sleepschip met open ruim, 91 = ca. 910 ton, 01 = nr. 1 van deze serie; daarnaast de "DL 21012": 2 = sleepschip met luiken, 10 = ca. 1000 ton, 12 = nr. 12 van deze serie. Het eerste cijfer bij tanklichters is een 1, dat bij duwbakken een 7, bij tankduwbakken een 8. Tweede van rechts ligt de "CAPRAG", een tanker/sleepboot van ongeveer hetzelfde type als de "Danube Shell II" (zie het blad van nov.1991).



De sleepboot "DINARA" (1600 pk) van de JRB uit Belgrado zwoegt met twee geladen sleepschepen (niet zichtbaar op de foto) de snel stromende Donau op bij de oostenrijkse plaats Melk. Ten tijde van deze foto, in 1981, is op de achtergrond één van de tien grote Donaustuwdammen in het oostenrijkse Donautrajekt nog in aanbouw. Nu schutten de schepen in een grote sluis bij deze stuw en is de stroomsnelheid flink teruggelopen. Rederijkleuren JRB: witte boegkleur, grijze opbouw, schoorsteen met kleuren van joegoslavische vlag.



Toen de "SUTJESKA" van de JRB in 1965 in bedrijf kwam, was dit met zijn 3 x 800 pk (38 x 10,26 m) de sterkste Donau-duwboot. Nu zijn de sterkste duwers op de Donau 3300 pk, waaronder ook 3 JRB-duwbotten. Op één van de duwknieën wappert een kleine hongaarse vlag, omdat de duwboot zich op het hongaarse traject bevindt. Dit is een Donau-gewoonte. Achterop de duwboot waait de eigen nationaliteitsvlag zoals ook op de Rijn gebruikelijk is.



Naast 24 sleepboten en 32 duwboten beschikt de JRB over een laadvermogen van ca. 450.000 ton. Daaronder bevinden zich inmiddels ongeveer 250 duwbakken. Hier is een JRB-duwboot, de "DRVAR" (35,5 x 9,8 m, 1240 pk), in de avondschemering met 9 van die bakken in 3x3-formatie in de daalvaart bij Orsova (Roemenië), overigens voor Rijnvaartbegrippen een erg laag vermogen om maar liefst 9 bakken te duwen. Veel gevaar kan het echter niet, want de Donau is hier erg breed en bovendien is het er erg rustig. Opschieten doet het echter niet. Op de achtergrond het Karpaten-gebergte.



De Rijnvaartkenner herkennen in de "KAJMAKÇALAN" (22,75 x 9,5 m; 2120 pk) een vroegere Roba-duwboot. In 1988 ging de voormalige "Ofir" (ex "Roba 2") over naar de Donau. De JRB nam niet de moeite de duwer in de eigen rederijkleuren te lakken, al was het alleen al omdat de duwboot er tot in lengte van jaren beter uit zal zien dan de "inheemse" duwboten. Van onderhoud lijken de Joegoslaven nog nooit te hebben gehoord. De JRB nam inmiddels 3 duwboten van de Rijn over.



Onder de brug van Dunaföldvár, zo'n 100 km benedenstrooms van Budapest, bevindt zich het afvarige duw-ms "DETELINARA" (76,93 x 11 m; 1400 ton; 640 pk) van rederij Heroj Pinki (HP) uit Novi Sad. Deze kleinere rederij heeft o.a. 2 sleepboten en 3 duwboten in bedrijf. De duw-motorvrachtschepen varen inmiddels tot aan Kelheim (Duitsland) met HP-sleepschepen of -duwbakken.

Rederijkleuren HP: grijze opbouw; tanklichters geel-groen.



Deze "schoonheid", de "IVANJICA" van de BBP-rederij uit Belgrado, is met z'n twee bovendekse motoren van 365 pk op het achterdek en vermoedelijk met een lading zout onder de luiken de Donau opgevaaren tot aan Wenen, waar de foto is genomen. De BBP vaart echter vooral op het joegoslavische traject en op de Sava, niet alleen met ca. 10 schepen van het type op deze foto, maar ook ondermeer met 5 duwboten. Ten tijde van de foto is het duw-ms nog maar 6 jaar oud, maar voor Rijnvaart-begrippen al bijna sloopprijs door slecht onderhoud. Rederijkleuren BBP: grijze opbouw; naam in witte letters op groene ondergrond; schoorsteen groen-wit-groen met BBP erin.

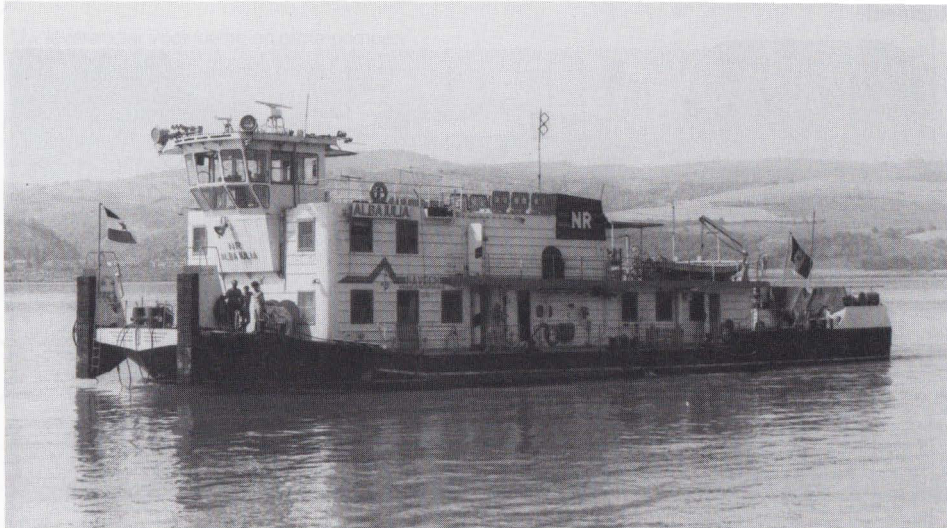
Roemenië



Een typische Donau-sleepboot met aflopende achterkant. De roemeense Navrom, die met 1,5 miljoen ton over de grootste Donauvloot beschikt, vaart met 48 sleepboten en meer dan 100 duwboten. Vooral de sleepboten varen tot aan Regensburg in Duitsland, met name het type zoals de "PETROSENI" (48 x 7,2 m, 1400 pk), waarvan de Navrom er 12 nog steeds in actieve dienst heeft. Ze hebben als thuishaven Drobeta/Turnu-Severin. Rederijkleuren Navrom: vaal-gele opbouw; schoorsteen zwart met twee horizontale blauwe strepen en witte letters NR.



Het warme weer van zomer 1985 stelt ons in de gelegenheid de bemanning op de roemeense sleepboot "FOCSANI" (van hetzelfde type als de "Petroseni") te tellen, omdat ze in de Donausluis van Ybbs-Persenbeug (Oostenrijk) aan dek komen uitpuffen. Resultaat: 11 man. En daarmee komt zo'n sleepboot met twee sleepschepen van 1000/1100 ton, ook met bemanning, o.a. geladen met mijnstutten, helemaal uit Roemenië naar Duitsland varen (vaartijd 3 weken). De produktiviteitsmaatstaven liggen hier nog anders dan op de Rijn!



Op de Navrom-duwboot "ALBA IULIA" (2400 pk) is zojuist de roemeense door de joegoslavische vlag op de duwknijp vervangen, omdat de duwboot voor de douaneformaliteiten komt aanleggen in Veliko Gradiste, waar de schepen, komend vanaf Roemenië, moeten inkleren voor Joegoslavië. De duwboot heeft het konvooi op de Donau op stroom voor anker gelegd en komt alleen naar de kade. De Navrom heeft maar liefst 51 identieke boten van dit type in bedrijf, alle gebouwd in Roemenië. Ze varen soms tot aan Linz in Oostenrijk, maar vooral op de Beneden-Donau.

Reisveer 44, tel. 01683 228 20, 4782 RC Moerdijk

Bulgarije



Vier breed is de sleep van 8 schepen achter de BRP-sleepboot "G.S.RAKOWSKI" (50 x 8 m; 1440 pk). De sleep draait hier op de Donau, omdat de sleep eerst gesplitst moet worden teneinde 15 km verder stroomafwaarts de sluis in de IJzeren Poort (grens Roemenië-Joegoslavië) te kunnen passeren. Alle schepen zijn van een type dat zowel geduwd als gesleept kan worden. Op de achtergrond de roemeense Karpaten.

Rederijkleuren BRP: onderschip "militair-groen", opbouw wit, schoorsteen groene band met letters BRP in cyrillisch schrift.



Weer zo'n typische menging van sleep- en duwvaart: in één duwkonvooi rechts een sleepschip en links een duw-/sleepschip van hetzelfde type als op de vorige foto. In de BRP-nummering betekent een 9: schip zonder eigen tractie; de overige getallen staan weer voor tonnagemaat en serienummer. De duwboot is de "PETAR BERON" (38,5 x 11,2 m; 1740 pk), die de grootste moeite had om de Handelskai in Wenen tegen de hier zeer sterk stromende Donau in te bereiken met deze combinatie. Op de Boven-Donau zijn konvooien van deze geringe omvang gebruikelijk.



De "HAN KARDAM" (114 x 22,8 m), hier in de Donausluis van Ybbs-Persenbeug (Oostenrijk), is één van de 4 katamaran-ro-ro-schepen die tussen Duitsland en Bulgarije varen. Goed is te zien dat de trucks 7-breed op het schip staan opgesteld. In dit geval zijn het vrijwel allemaal bulgaarse vrachtwagens, die in Vidin (Bulgarije) zijn ingescheept. Er kunnen 49 wagens op, hetgeen op de 1500 km lange vaart in plaats van 17000 pk slechts 2 x 1250 pk kost. De personeelsbesparing is $49 - 12 = 37$ personen.



In de Wachau (Oostenrijk) vaart de duwboot "KUZMA GALKIN" (38,5 x 11 m; 3240 pk) van de SDP uit Ismail (waar de Sovjet-Unie aan de Donaumonding grenst) de Donau op. De 8 zusterschepen van deze serie werden rond 1975 gebouwd in Belgrado. Ook de SDP had naast duwboten (22) en combi-sleep-/duwboten (56) in 1990 nog steeds "zuivere" sleepboten (15) in bedrijf over het hele bevaarbare Donau-trajekt tot Kelheim. Rederijkleuren SDP: witte opbouw, schoorsteen rode band met daarin gele hamer en sikkel.



De "CHELJABINSK" van de SDP uit Ismail behoort tot een standaardserie waarvan de SDP er 52 in bedrijf heeft (zie eerder bij de tsjechische "Ruzin"). Deze boten zijn een zeer bekende verschijning, omdat ze de Donau tussen Linz (Oostenrijk) en Ismail zeer frekwent bevaren. Ze zijn alle genoemd naar hoofdsteden van sovjet-deelgebieden, incl. de voormalige oostbloklanden. Tevens werd de "vrijheid" genomen om in deze rij de namen "Ulan-Batur" (de hoofdstad van Mongolië, betwist grensgebied met China) en "Wena" (=Wenen, hoofdstad van Oostenrijk!) op te nemen: laatste voorbeelden uit het tijdperk van de "koude oorlog"!



Op deze wijze kan een duwboot ook sleepschepen met ronde achterkant transporteren. De duwboot zit vastgesjord aan de twee buitenste schepen, die vervolgens het middelste schip "meenemen". Daardoor raakt de duwboot de achterzijde van dat schip niet of nauwelijks. Dergelijke ingenieuze koppelverband-formaties worden ook toegepast wanneer een sleepboot zonder duwknien duwbakken moet "duwen", hetgeen steeds vaker op de Donau wordt gedaan. Op de foto "duwt" de SDP-duwboot "ZORINSK" (uit de zgn. Z-serie van 10 boten; 32 x 11 m; 2000 pk) 3 hongaarse sleepschepen, een voorbeeld van de veelvuldige onderlinge dienstverlening van Donau-rederijen. Dit type duwboot vaart door tot aan Regensburg.



Het duw-ms "MEKHANIK SINILOV" ("SDP 627") werd evenals 19 zusterschepen in Oostenrijk gebouwd. Deze schepen zijn van vrijwel hetzelfde type als de "Stein-klasse" van de oostenrijkse DDSG. Beide motoren leveren ieder 1050 pk. Het duw-ms is op de foto met 4 duw-/sleepschepen van de SDP opvarend op de hongaarse Donau benedenstrooms van Budapest (totale tonnage 6500 ton). Deze schepen varen meestal op het lange afstandstrajekt Ismail-Linz. De sovjets zullen zeker met deze schepen ook naar de Rijn gaan varen.