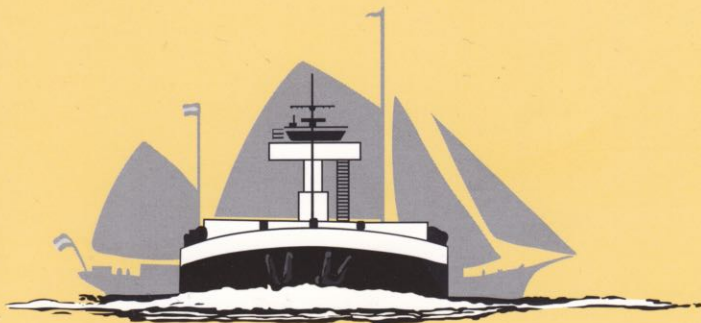


2012 - II



november

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



**HERINNERINGEN AAN
DONAUFOTOGRAAF HEINZ MÄSER**

HERINNERING AAN HEINZ MÄSER

door Rolf Diesler, met medewerking van Mirjam Mäser

Bij oude publicaties worden we vaak enthousiast bij het zien van oude foto's over de toenmalige scheepvaart, zoals de bijgaande prachtige foto's over de Donau. Helaas denken we dan vrijwel nooit aan degenen die de foto's gemaakt hebben. Op 29 april 2003 hebben scheepvaartgeïnteresseerden afscheid moeten nemen van hun vriend Heinz Mäser uit Neustadt/Donau (Oostenrijk). Heinz Mäser werd in de zomer van 1920 in Schreckenstein aan de Elbe geboren. Zijn grootvader woonde in een huis niet ver van de rivier en hoewel de jonge Heinz in Innsbruck opgroeide, was hij in de zomervakanties altijd in het toenmalige Duitse Aussig te vinden. Daar heeft hij als kind met grote interesse het scheepvaartgebeuren op de Elbe mogen volgen. Als dienstplichtig soldaat heeft hij een groot deel van de oorlog moeten dienen en deze nachtmerrie eindigde voor hem tenslotte als Amerikaans krijgsgevangene. Wegens zijn in de oorlog opgelopen verwondingen was hij ondertussen in Ulm terechtgekomen. Als tandtechnicus heeft hij zich na de oorlog in Wenen gevestigd, waar zijn liefde voor de scheepvaart op de Donau een belangrijke plaats begint in te nemen.

In 1957 trouwde hij met zijn lieve vrouw Mirjam, en kort daarna werd ook een kano aangekocht. Hiermee brachten ze in de zomer veel vrije tijd door op de Donau vanaf Passau tot Hainburg. Dit was ook de tijd dat Heinz Mäser de schepen op de Donau begon te fotograferen, terwijl ook aan zijn vrouw een taak werd toebedacht, namelijk het noteren van al de scheepsnamen. Vaak als zij voorstelde om een berg- of een boswandeling te maken, wist Heinz haar toch over te halen om toch maar naar 'die schöne blaue Donau' te gaan. Eindelijk vonden ze Tullnerfeld bij Altenwörth een verrukkelijk stekje, uiteraard aan de Donau. Bij de monding van het 153 km lange riviertje de Kamp lag een prachtig zandstrand, met een betaalbaar hotel met goede keuken direct aan het water. Daar brachten de Mäser's samen met hun zoontje talrijke zondagen en weekenden door. Veel fotos van schepen zijn in deze tijd gemaakt. Vanwege de bouw van een elektriciteitscentrale (Kraftwerk Altenwörth, red.) moest men dit paradijselijke oord verlaten. Door hun goede kennis van de Donau ontdekten ze een ander mooi plekje en wel in het dorpje Hössgang, in het gebied van de Strudengau, de stroomengte die ligt tussen pakweg de huidige Donau-Kraftwerke Mitterkirchen-Wallsee en Ybbs-Persenbeug. In Hössgang hebben Heinz en Mirjam Mäser 25 mooie jaren van hun oude dag mogen genieten.

Rolf Diesler maakte in 1993 voor het eerst kennis met Heinz Mäser. Gunter Dexheimer uit Stockstadt had de 'Donauwarte' bij Hössgang al eerder ontdekt. Vanuit dit natuurvriendenhuis kon men vanaf het balkon het scheepvaartverkeer op de Donau prachtig volgen en fotograferen. Ik maakte ook een afspraak met mijn jarenlange vriend Heinz Mäser en op de avond van 10 oktober 1993 werd ik voor de eerste keer door Heinz en zijn vrouw in hun oergezellige houten woning ontvangen. Hun gastvrijheid kende geen grenzen. Heinz vertelde me veel over zijn leven en dan niet alleen over de scheepvaart op de Donau. Hij liet graag zijn prachtige verzameling foto's zien, waarbij hij met veel kennis van zaken over de afgebeelde schepen vertelde. Samen met enkele spoorwegvrienden uit Wenen heeft Heinz Mäser in de vijftiger en zestiger jaren de nog vol afwisseling zijnde scheepvaart op de Donau in mooie foto's weten vast te leggen. Heel enthousiast werd hij als hij begon over de stoomschepen op de Elbe, die hij nog uit zijn kinderjaren kende. Met foto-opnamen uit die tijd kon je hem geen groter plezier doen. Het was niet alleen de scheepvaart die hem trok, want in de kelder kon hij op de zelfgebouwde modelspoorbaan een omvangrijk treinverkeer op gang brengen. Denk nog graag terug aan onze heerlijke gemeenschappelijke tripjes die we maakten door de prachtige Wachau.

De hierbij gaande foto's zijn een mooie herinnering aan de tijd die Heinz Mäser besteedde aan zijn hobby, het fotograferen van schepen. Hij was altijd zeer royaal en liet graag anderen meegenieten van zijn mooie opnamen. Ik prijs me gelukkig Heinz Mäser te hebben mogen leren kennen en deel te hebben mogen uitmaken van zijn vriendenkring. Denk dankbaar terug aan de vele mooie uren die wij 'am Hößgang' hebben doorgebracht. Velen die Heinz gekend hebben zullen zich zijn warme vriendschap blijven herinneren.



Het motortankschip DEGGENDORF van de Duitse rederij Wallner was met haar 1000 pk sterk genoeg om naast de eigen lading van maximaal 646 ton ook sleepschepen mee te nemen. Hier heeft het schip met drie tanklichters, waaronder de BL 701, ligplaats gekozen. Het schip werd in 1929 in Regensburg gebouwd. De foto stamt uit de winter van 1953.

Bij de keuze van de foto's die Heinz Mäser ongeveer tussen 1953 en 1980 aan de Donau heeft genomen werd door de samenstellers bewust niet ingegaan op al te omvangrijke gegevens van deze schepen. Jan van 't Verlaat heeft namens de redactie de ondertekeningen enigszins aangevuld met gegevens uit zijn eigen archief. Wie intensiever kennis wil maken met de Donauscheepvaart wordt verwezen naar de boeken over 'Donau-Schiffahrt' en 'Donau-Rundschreiben' van het Arbeitskreis Schifffahrts-Museum Regensburg e.V / Postbus 110510 / D-93018 Regensburg.



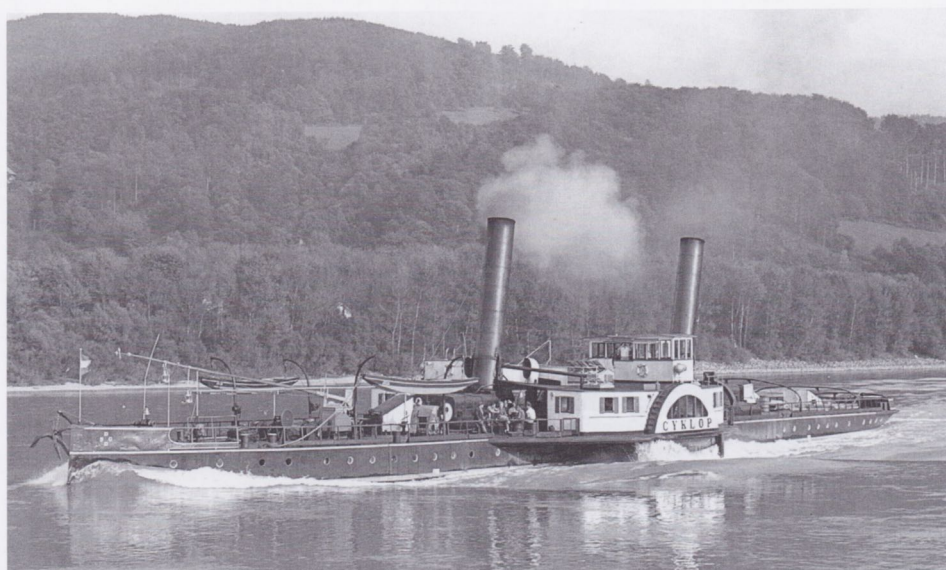
De personenraderboot BEOGRAD van de JRB (Joegoslavië) heette zo vanaf 1945, maar was voordien afwisselend in Hongaarse en Joegoslavische handen geweest: ze was gebouwd in 1909 als FERENZ JÓZSEF voor de Hongaarse MFTR, heette vervolgens KARADJORDJE (weer JRB) en MFTR I. De boot was 65,80 m lang.



De 450 pk sterke Sovjet-radersleepboot KERTSCH werd in 1956 gebouwd op de werf Obuda (Hongarije). Afmetingen: 57,90 x 17,52 m (incl. raderkasten). Vermoedelijk was dit een oliegestookte boot met één pijp. De boot was tot het einde van de jaren zestig nog in actieve dienst.



Op de Donau hebben in totaal meer stoomradersleepboten gevaren dan op de Rijn (resp. ca. 260 en 170). Hier de stoomradersleepboot SRBIJA (1200 pk) van de Joegoslavische JRB, die in 1917 werd gebouwd als ISTER voor de Duitse SDG. In ons magazine 2012/1 zijn meer foto's van deze boot met een beschrijving te vinden in de rubriek 'Binnenvaart in Kleur' (30).



De 1000 pk sterke CYKLOP was een stoomradersleepboot van de Oostenrijkse DDSG. Ze ging in 1914 te water bij de werf Budapest en was 66,00 m lang en 16,50 m breed (zonder raderkasten 8,50 m). Vanaf 1934 was ze oliestookt. In 1963 is de boot gesloopt.



Ook de Tsjechoslowaken beschikten over tal van radersleepboten. Hier de ŠARIŠ van de CSPD. De boot was in 1904 als BAYERN voor de Duitse SDG gebouwd op de werf Uebigau in Deggendorf en verhuisde in 1922 naar Tsjechoslowakije, waar ze eerst nog achtereenvolgens SAZAVA en R IV zou heten. Gegevens: 56,00 x 14,14 (7,50) m, 550 pk.



Nog een radersleepboot van de JRB uit Belgrado: de SANDŽAK (heeft uiteraard niets met het Nederlandse woord te maken: het is een streek in Servië). Gegevens: 61,30 (57,50) x 14,50 (7,80) m; 500 pk. Bouwjaar 1916, werf Uebigau in Regensburg. Eerdere namen: SAVE (bij de Bayerische Lloyd) en MAKEDONIJA (bij de Joegoslavische JRB).



Dit is de 550 pk sterke CSERHALOM van de MHRT, die in 1905 het levenslicht zag bij de werf Ujpest in Hongarije. In 1945 maakten de Sovjets de boot buit, die haar TOBOLSK noemden, maar in 1947 keerde ze terug naar Hongarije als MESZHART. Als CSERHALOM was ze in bedrijf tussen 1955 en 1960. Afmetingen: 57,17 (56,00) x 16,50 (7,73) m.



Ook de Roemenen lieten zich niet onbetuigd met radersleepboten. Hier de ALBA JULIA van de NR (voor 1946 NFR), 58,00 m lang en 16,75 m breed (netto 7,51 m). De boot werd tijdens de oorlog in 1916 gebouwd voor de Hongaarse MFTR (als HUBA), maar verhuisde na de oorlog naar Roemenië, waar ze al haar laatste naam kreeg.



De BIHAR was een stoomradersleepboot van de Hongaarse MHRT. De boot werd in 1894 als THOMMEN voor de DDSG gebouwd op de Altofén-werf in Budapest, was 62,90 m lang (netto 62,00 m) en 14,92 m breed (netto 7,30 m) en was 680 pk sterk. In 1941 ging ze over naar de MHRT en ging ze BIHAR heten. In 1961 ging ze uit de vaart.



De 800 pk sterke DDSG-boot SCHONKA bleef zo heten in de hele periode tussen de afbouw in 1927 en de sloop in 1966. Afmetingen: 65,00 x 15,90 m (zonder kasten 7,70 m). De SCHONKA kwam als laatste van 5 zusterboten in de vaart, die vanaf 1921 door de Schiffswerft Budapest werden afgeleverd.



De 'Einkamminer' CAECILIA van de DDSG werd onder dezelfde naam gebouwd voor de SDG in 1914 bij Uebigau in Deggendorf. In 1937 ging de boot naar de DDSG en in 1962 is ze gesloopt. De boot was 52,10 m lang en 12,20 m breed (zonder raderkasten 6,53 m) en was 350 pk sterk.



Ook de DONAU was een 'Einkamminer'. Deze 350 pk sterke boot was niet van een Donaurederij maar van een lokaal 'Wasserbauamt'. Ze werd in 1908 gebouwd en was 40,80 m lang en 10,30 m breed. In 1965 werd ze uit de vaart genomen.



De motorradersleepboot BRADLO van de Tsjechoslowaakse CSPD heette zo sinds 1945. Ze ging in 1920 als stoomraderboot GÖNYÜ (DDSG) te water, heette vervolgens MORAVA (CSD) en werd in 1936 omgebouwd tot de motorraderboot GENERAL M.R. ŠTEFÁNIK (SDP). De boot is in 1972 gesloopt.
Laatste gegevens: 65,80 x 19,95 (8,30) m en 2 x 525 pk.



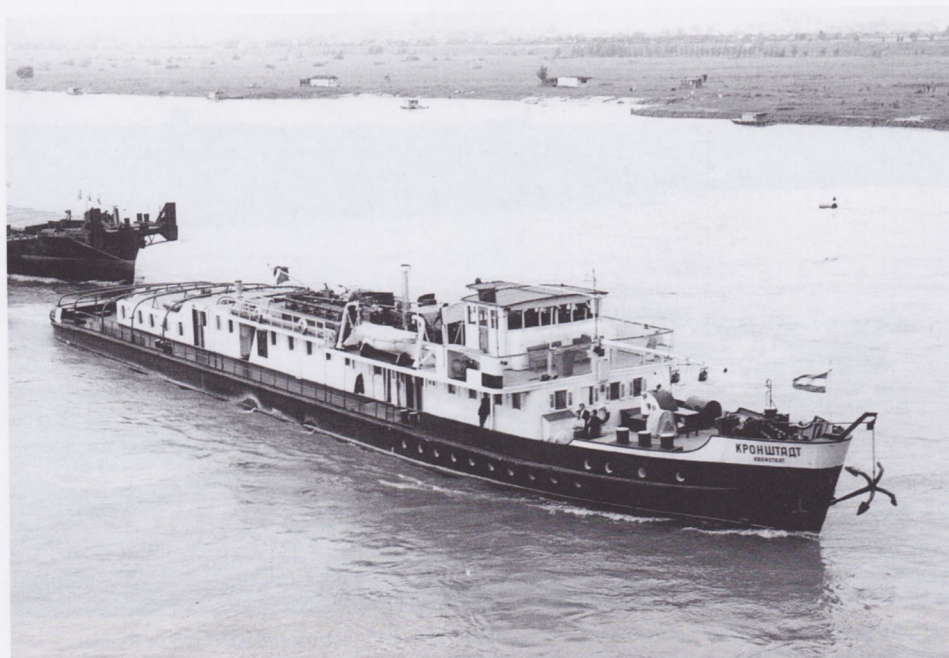
De Duitse Bayerische Lloyd had vier motorradersleepboten in bedrijf. De STUTTGART was er één van. Ze ging als nr. 10 van de R-serie uit het 'Reichsbauprogramm' tijdens de oorlog te water bij de scheepswerf Linz, in 1943. De boot was 67,62 (66,11) m lang en 17,20 (7,65) m breed. Er stonden 2 Deutz-motoren van ieder 600 pk in.



De Sovjetsleepboot SARATOV zou na de bouw in Korneuburg in 1945 (ook als onderdeel van de R-serie) GOLDEGG bij de DDSG gaan heten, maar de boot viel direct al als oorlogsbuit in handen van de Sovjets. Afmetingen: 66,10 x circa 17 m (zonder raderkasten 7,65 m), 2 x 500 pk. Hetzelfde gebeurde met de GLANEGG die als IZMAIL ging varen.



Ook de Fransen waren actief op de Donau. Hier de stoomsleepboot PASTEUR van de SFND. De boot met bouwjaar 1914 (werf Linz) voer eerst als TURNU SEVERIN voor de DDSG en viel na de oorlog in 1918 in Franse handen, waar ze tot 1979 in dienst was. Sinds 1994 ligt ze in Strasbourg als museumship. Gegevens: 38,06 x 6,52 m; 2 x 200 pk.



De motorsleepboot KRONSTADT van de Sovjetrederij SDGP werd in 1956 gebouwd op de werf Korneuburg met de afmetingen 58,65 bij 8,80 m en het vermogen van 2 x 950 pk. Zusterboten waren de VLADIVOSTOK, NIKOLAYEV en ODESSA. Ze voeren met slepen de Donau op tot aan Linz in Oostenrijk.



De Sovjet-motorsleper KOMPOSITOR WARLAMOV van de SDGP was 40,26 m lang en 7,82 m breed. Er stonden twee motoren van 323 pk in. Het bouwjaar en de bouwwerf zijn onbekend.



De AMIRAL LACAZE werd in 1938 op de werf Ruthof in Regensburg als motorsleepboot voor de Franse SFND gebouwd en bleef tot 1966 voor de Fransen op de Donau varen, toen de boot door de Bulgaarse BRP werd overgenomen en verder voer als FILIP TOTÜ. Gegevens: 45,50 x 7,75 m; 2 x 500 pk. De maximale diepgang is ook bekend: 1,20 m.



De Slowaakse baggermaatschappij ZKS beschikte ondermeer over de motorsleepboot DETVA. Die werd in 1960 op de Slowaakse werf Komárno gebouwd en was 2 x 175 pk sterk. Verdere gegevens ontbreken.



De VUCEVO was een ijsbreker waarvan er meer voor diverse Donaurederijen werden gebouwd in Balatonfüred in Hongarije. De VUCEVO was evenals de zusterboot ČAKOR van de Servische rederij Heroj Pinki, 40,76 m lang, 9,04 m breed en 1300 pk sterk. Buiten het ijsseizoen waren ze actief in de sleepvaart tot op de bovenloop van de Donau.



Ook de Sovjetsleepboot BALAKLAVA was onderdeel van een grotere serie, waarvan er 12 voor de SDGP (later SDP) op de Oostenrijkse werf Korneuburg werden gebouwd. Deze boot ging in 1967 te water. Gegevens: 52,07 x 7,50 m; 2 x 525 pk. Sommige boten werden later van duwknieën voorzien en zijn nog steeds actief.



De motorsleepboot WEICHSEL van de DDSG heette eerst ALBERT THIELECKE en werd in 1937 bij Wiemann in Brandenburg gebouwd voor de SDC-BL. De boot was 38,04 m lang en 6,92 m breed en beschikte over twee Deutzmotoren van ieder 270 pk. De boot werd in 1968 verkocht en heette daarna ELSBETH PFAFFINGER.



TAMAN was de naam van een Sovjetsleepboot die in 1941 in Linz was gebouwd voor de DDSG en toen AL-TENAU ging heten. Bij het oorlogseinde ging de boot naar de Sovjets en heette sindsdien bij de SDGP (later SDP) TAMAN. Gegevens: 46,60 x 7,27 m; 2 x 410 pk. De boot voer over het hele Donautraject tot aan Regensburg.



Ook de MURMANSK was van Oostenrijkse afkomst. De boot werd in 1944 bij Hitzler in Regensburg gebouwd als HAUSTEIN voor de Comos en was 39,90 m lang en 6,50 m breed. Er stonden twee motoren van ieder 410 pk in. Al een jaar later, aan het einde van de oorlog, ging de boot over naar de Sovjetrederij SDGP.



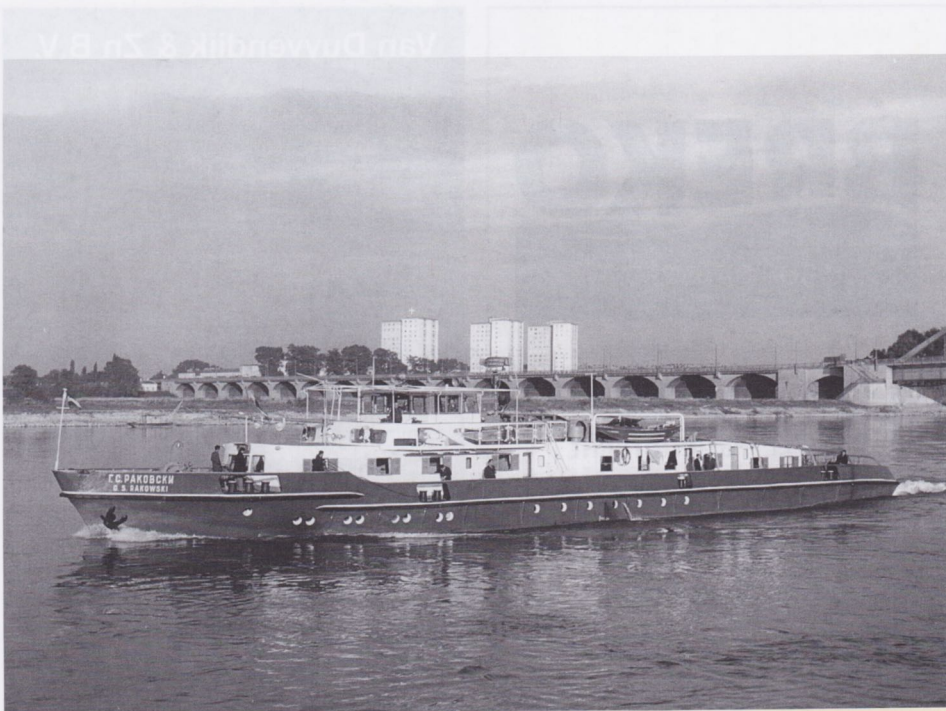
Lezers herkennen hier wellicht een voormalige 'Fransman'. Inderdaad, het is de voormalige PELVOUX, in 1949 gebouwd bij De Biesbosch in Dordrecht (63,58 x 8,44 x 1,43 m; 3 x 800 pk MAN). Ze verhuisde in 1965 naar de Roemeense NR en deed als voorspanboot dienst in de IJzeren Poort. Kreeg in 1982 nieuwe motoren en is nu duwboot.



De in 1953 op de NR-werf in Galati gebouwde motorsleepboot T. SEVERIN van de Roemeense NR zou in 1967 PARING gaan heten bij dezelfde rederij. Evenals 7 vrijwel identieke zusterboten kwam ze vaak met een sleep de Donau opvaren tot in Regensburg. Gegevens: ca. 40,00 x 6,00 m; 800 pk.



De Roemeense NR heeft circa 65 motorsleepboten in de vaart gehad. De BAZIAS was er één van. De boot ging in 1961 als ELENA PAVEL te water in Oltenita. Vier jaren kwam de naamsverandering al. De boot was ongeveer 48 m lang en 7,20 m breed. Het exacte motorvermogen is onbekend, maar lag bij dergelijke boten tussen 1000 en 1400 pk.



De sleepboot G.S. RAKOWSKI is van de Bulgaarse BRP. Deze maakte deel uit van een serie van 6 identieke boten. Deze sleepboot liep in 1963 van de helling van de werf in Ruse, mat 50 bij 8 m en werd voorzien van twee motoren van ieder 720 pk. Deze boten waren op het hele Donautraject van Ismail tot aan Regensburg actief.



De CHRISTO BOTEV was met haar 2140 paardenkrachten de sterkste sleepboot van de Bulgaarse BRP. De boot werd in 1958 in Beograd gebouwd, was 50,50 m lang en 8,00 m breed. Het trekvermogen was over twee motoren verdeeld. Op de benedenloop van de Donau nam de boot met gemak 10 sleepschepen mee.



De motorsleepboot BOHOR van de Joegoslavische JRB werd in 1964 gebouwd en vormde samen met de BjELASICA en de BUKOVIC een serie van drie zusterboten. De bouwwerf is onbekend. Ze hadden een vermogen van 2 x 450 pk, waren 49,22 m lang en 8,40 m breed.



De PÉCS van de Hongaarse MHRT (Mahart) werd in 1958 gebouwd op de Obuda-werf met de afmetingen 47,93 (46,26) bij 7,20 m en 2 x 400 pk. Evenals de zusterboten PAKS en MISKOLC werd deze in 1968 omgebouwd tot duwboot met de afmetingen 48,29 (47,47) bij 9,83 m en toen voorzien van 2 x 600 pk (volgens andere bronnen 2 x 1000 pk).



Ook de Tsjechoslowaken beschikten over diverse grote motorsleepboten, zoals de hier afgebeelde MURÁN 2 x 550 pk sterk, 57,10 m lang en 9,03 m breed. De boot ging in 1960 te water bij de werf Komárno. Dit was echter niet de sterkste sleepboot van de CSPD, want dat was de KRIVÁN met 3 x 600 pk.



De FREUDENAU (de 2e bij de DDSG) kwam op 30 mei 1942 van de werf in Linz met 46,60 x 7,22 m en 2 MWM-motoren van 410 pk. De boot maakte deel uit van de N-serie van 22 boten die volgens het 'Reichsbauprogramm' werden gebouwd. In 1966 voorzien van 2 x 550 pk Deutz en is nu onderdeel van het scheepvaartmuseum in Regensburg.



Ook de voor de Bayerische Lloyd in 1942 in Linz gebouwde LÜBECK (I) behoorde tot de N-serie met dezelfde afmetingen. Direct al in 1942 ging de boot als ASCHAU voor de DDSG varen. In 1944 liep de boot in Roemenië op een mijn en zonk. De Roemenen lichtten de boot en namen haar in 1950 als HATEG in bedrijf bij de NR. Uit die tijd stamt deze foto.



In 1938 werden de REMUS en ROMULUS in Korneuburg voor de DDSG gebouwd. In de oorlog deden ze dienst als oorlogsvaartuig voor de Duitsers. Na de oorlog kwamen beide boten bij de JRB terecht en gingen ze varen als KONJUH en LOVCEN. Gegevens van de KONJUH: 51,50 x 7,62 m; 2 x 280 pk, later 750 pk.



Het sleepschip 12512 van de DDSG was, zoals uit de naam valt af te leiden, volgnummer 12 uit de serie sleep-schepen van 1250 ton. Die 19 schepen werden vanaf 1960 gebouwd. Op deze foto tijdens de Pinksterdagen 1962 in Wenen was dit schip net nieuw opgeleverd. De DDSG had toen ca. 140 sleepschepen.



Voorbeeld van een tanksleepschip op de Donau, in dit geval de T III van de Tsjechoslowaakse CSPD uit Bratislava. Op de Donau waren naast veel sleepschepen voor droge lading ook relatief veel tanksleepschepen in bedrijf bij verschillende rederijen. Verdere gegevens van het sleepschip op de foto zijn niet bekend.



In 1963 liet de Bayerische Lloyd zeven sleepschepen ombouwen tot motorschip, de EXPRESS 1 t/m 7. Hier de EXPRESS 2. De schepen kregen een MWM-motor van 750 pk ingebouwd en konden ongeveer 825 ton vervoeren. Ze waren 74 m lang en 9,5 m breed. Ze namen vaak een sleepschip mee en deden tot eind jaren zeventig dienst.



In 1974 liet de DDSG vier sleepschepen ombouwen tot motorvrachtschip door er twee Schottelmotoren van ieder 436 pk op te zetten. Uit het sleepschip 10102 ontstond zo de PIELACH. De lengte was 76 m, de breedte 9,50 m, het laadvermogen was 971 ton. Op 18 februari 1997 vertrok het schip voor haar laatste reis uit Linz.



Het duwmotorvrachtschip FYODOR RYABININ werd in 1981 afgeleverd door de scheepswerf Linz. Tussen 1980 en 1985 bracht de Sovjetrederij SDP 20 van deze schepen in de vaart. Nu varen ze bij de Oekraïner UDP. Ze zijn 95 x 11,03 m bij een tonnage van ca. 1900. Met hun 2100 pk nemen ze op de Beneden-Donau tot 5 duwbakken mee.



Het Sovjet-tankschip SIVASCH kon ook slepen. Het was in 1940 in Turnu Severin (Roemenië) gebouwd als S.T.A.D. I en kwam door de oorlog vanaf 1945 in Sovjethanden. Gegevens: 73,10 x 9,01 m; 1105 ton; 2 x 500 pk. Op de foto is het schip in de zomer van 1962 te zien op de Donau bij Wenen.



De CHASAN van de Sovjetrederij SDGP kon schepen slepen, maar tegelijk ook zelf 816 ton lading meenemen. Het tankschip werd in 1941 als JOSEF JULIUS WALLNER in Deggendorf gebouwd, kreeg 2 x 420 pk mee en had de afmetingen 70,90 bij 9,03 m. Vanaf 1945 verkeerde het schip bij de Sovjets als CHASAN.



Ook het tankschip ONEGA van de Sovjetrederij SDGP was gebouwd om tevens als sleepboot te fungeren. Gegevens: 70,90 x 9,03 m; 832 ton; 2 x 550 pk. In 1940 ging het schip bij de Deggendorfer Werft te water als IRMGARD WALLNER voor de Duitse rederij Josef Wallner. In 1945 kwam ze in handen van de Sovjets.



De 1000 pk sterke MARIA WALLNER deed als sleepboot dienst, maar kon ook zelf lading meenemen, tot 707 ton bij een diepgang van 1,90 m. Verdere gegevens: 71,14 x 9,05 m. Het schip werd in 1930 in Regensburg gebouwd voor een Roemeense firma, maar later door Josef Wallner gekocht.



De HAINBURG van de DDSG werd in 1939 overgenomen van de SDG, samen met twee zusterschepen, en van 2 Deutz-motoren van 220 pk voorzien. Deze schepen waren 60 m lang, 8,10 m breed. De tonnage is onbekend. Al in 1912 werden de schepen in Regensburg gebouwd. In 1971 werd de HAINBURG verkocht.



De sleep-duwboot OREL van de SDGP kwam indertijd zonder duwknien ter wereld, nl. als de sleepboot MAINZ voor de Bayerische Lloyd bij de werf Chr.Ruthof in Regensburg in 1941. Gegevens: 49,00 (47,25) x 7,68 m; 2 x 410 pk. Na de oorlog, in 1945, kwam de boot in Sovjethanden en werd ze later omgebouwd tot sleep-duwboot.



Ook sleep-duwboot OMSK kwam na de oorlog naar de Sovjets. De boot werd in 1929 in Linz gebouwd als AMSTERDAM voor de Comos, was 57,10 bij 8,00 m groot en 3 x 400 pk sterk. In 1940 ging de boot ARNULF heten (nog steeds bij de Comos). In 1948 werd het de OMSK (bij de SDGP) en later vond de ombouw plaats naar sleep-duwboot.



De sleep-duwboot ALMA ATA van de Sovjet-SDGP ging in 1964 in Budapest als één van de eerste exemplaren van een grote serie van 56 identieke boten (type 4151) te water, waarvan er 52 voor de SDGP bestemd waren. Deze boten waren 57,61 m lang en 8,60 m breed en beschikten over 2 x 1000 pk.



Ook de RUSE was een sleep-duwboot van de grote standaardserie type 4151. De RUSE ging in 1966 in Budapest te water. Alle 52 SDGP-boten werden tussen 1963 en 1969 gebouwd en nog steeds zijn er vele in actieve dienst, zij het tegenwoordig voor de Oekraïner rederij UDP, die ontstond na de opsplitsing van de Sovjetunie.



De Sovjets mochten dan veel duwbotten hebben, de Roemenen hadden er nog meer: 187. Hier de NR-duwboot BUMBESTI, 33,10 m lang en 10,18 m breed, 2 x 820 pk sterk. Ook de Roemenen hielden er grote standaardseries op na. Zo had deze BUMBESTI nog 12 identieke zusterboten. Ze werden tussen 1970 en 1972 gebouwd op diverse Roemeense werven.



Qua verschijningsvorm was (en is) de SLOGA van de DL uit Sisak in Kroatië een bijzondere verschijning. De thuishaven Sisak ligt bijna 500 km varen vanaf de Donau over zijrivier de Sava. Daar komen doorgaans alleen de kleinere duwbotten van de DL, de SLOGA zelden of nooit. Gegevens: 35,01 x 10,91 m; 1920 pk; bouwjaar 1972.



Ook de duwboot FATRA van de Tsjechoslowaakse CSPD (nu de Slowaakse SPaP) behoort tot een standaardserie, waarvan de CSPD er 8 had en de Roemenen zelfs 58. De afmetingen waren 34,60 bij 11,15 m. Er stonden 2 motoren van ieder 1100 pk in. De FATRA is omstreeks 1982 gebouwd in Roemenië. Nog steeds zijn er boten van dit type in de vaart.



Van deze duwbotten zijn er 18 gebouwd in Komárno: 12 voor de CSPD en 6 voor de Hongaren. De boten waren (zijn) 2 x 700 pk sterk, 35,90 m lang en 11,10 m breed. Op de foto de CSPD-duwboot KOMÁRNO. De eerste boten werden met die onhandige hoge schoorstenen gebouwd (hoewel het motorboten zijn), de latere niet.



De YBBS werd in 1975 in Linz voor de DDSG gebouwd (31,96 x 11,38 x 1,90 m). Zusterboot is de MELK. Oorspronkelijk beschikten de boten over drie Schottel-roerpropellers (aangedreven door 2 x 900 en 1 x 750 pk MWM). In 2003 werden die vervangen door 3 motoren van 1200 pk, waarbij de boten 3 m werden verlengd.



De SERGEJ AVDEENKOV werd samen met 7 identieke soortgenoten gebouwd in Belgrado tussen 1974 en 1976. De boten gingen varen voor de SDP en varen tegenwoordig voor de Oekraïner UDP. De stuurhut is hydraulisch op- en neer beweegbaar. Ze zijn 3000 tot 3240 pk sterk en hebben de afmetingen 38,50 bij 11,00 m.

LIJST DONAUREDERIJEN

(In stroomafwaartse richting). Alleen grote sleep- en duwvaartrederijen vermeld.

STAND VÓÓR OPENING MAIN-DONAUKANAAAL:

BL	Bayerischer Lloyd Schifffahrts A.-G.	Regensburg	Duitsland
Wallner	Josef Wallner Bayerische Schifffahrts- und Hafenbetriebs-GmbH Deggendorf	Duitsland	
COMOS	Continental Motorschiffahrtsgesellschaft A.G. 'COMOS'	Wien	Oostenrijk
DDSG	Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	Wien	Oostenrijk
CSPD	Ceskoslovenská Plavba Danajská Národný Podnik	Bratislava	Tsjechoslowakije
MHRT (Mahart)	Mahart Magyar Hajózási Részvény-Társaság	Budapest	Hongarije
FK	Folyamszabalyozo és Kyvieskutron (zand en grind)	Budapest	Hongarije
HP	Heraj Pinki	Novi Sad	Joegoslavië
JRB	Jugoslovensko Recno Brodarstvo	Beograd	Joegoslavië
BBP	Bagersko Brodarska Plovidba	Beograd	Joegoslavië
PIM	Preduzece Ivan Multinovic	Beograd	Joegoslavië
DL	Dunavski Lloyd	Sisak (aan Sava)	Joegoslavië
BRP	Bulgarsko Recno Plavane	Ruse	Bulgarije
NR (Navrom)	Navigatia Maritima si Fluviala Romina	Bucuresti	Roemenië
SDP	Sovjetskoe Dunajskoe Plavba	Ismail	Sovjet-Unie

VROEGERE REDERIJEN:

SDC-BL	Schlesische Dampfer Compagnie Berliner Lloyd	Berlin/Regensburg	Duitsland
SD	Süddeutschen Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft	Deggendorf	Duitsland
CSD	Ceskoslovenská Plavbeni Akciová SpoleCnost Dunajská	Bratislava	Tsjechoslowakije
MFTR	Magyar Folyam- és Tengerhajózási RT	Budapest	Hongarije
MESzHART	Magyar-Szovjet Hajózási RT	Budapest	Hongarije
JRP	Jugoslovensko Državno Recno Brodarstvo	Beograd	Joegoslavië
NFR	Navigatia Fluviala Româna	Bucuresti	Roemenië
SRD	Societate Anonima Româna de Navigatie pe Dunare	Bucuresti	Roemenië
CNR	Vase Apartinând Centrulul National de Românizare	Bucuresti	Roemenië
SH	Sericiul Hidraulic Roman	Bucuresti	Roemenië
SDGP	Sovjetskoe Dunajskoe Gossudarstvennoe Parohodstvo	Ismail	Sovjet-Unie