

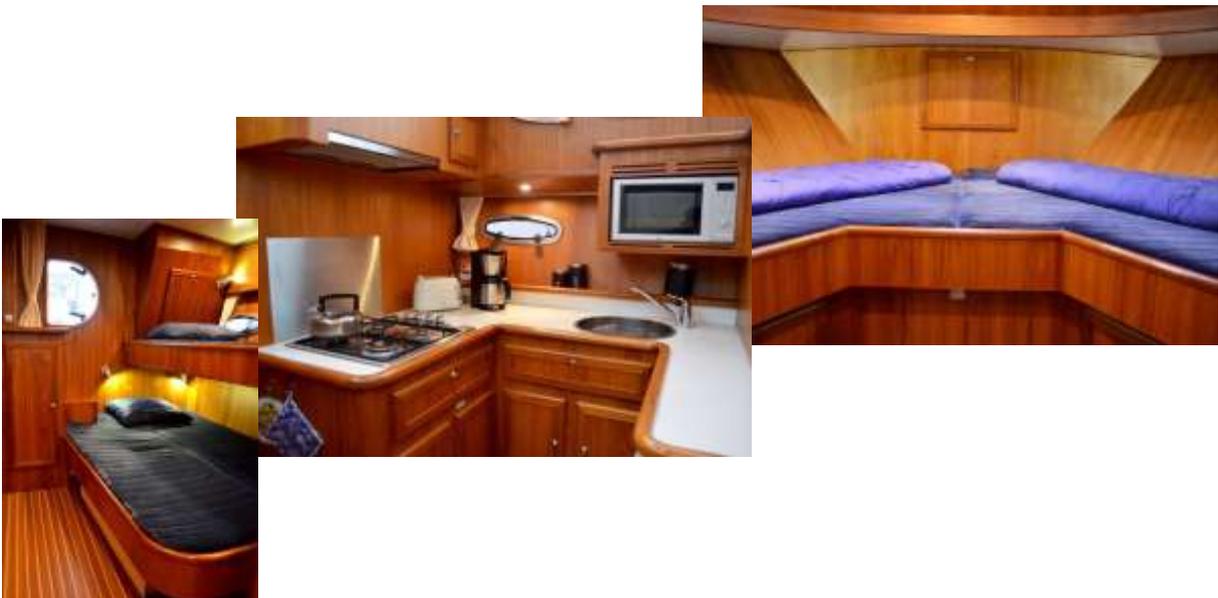
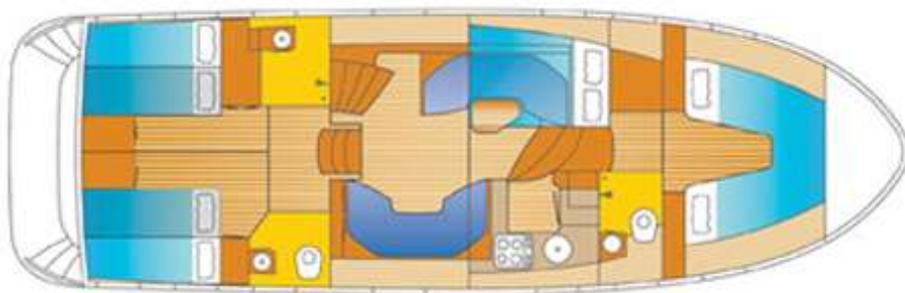
# Abenteuer «Schiffsüberführung»

von  
Brandenburg (D)

nach  
Drachten (NL)

## Ein Reisebericht

von  
Bruno N. Burri

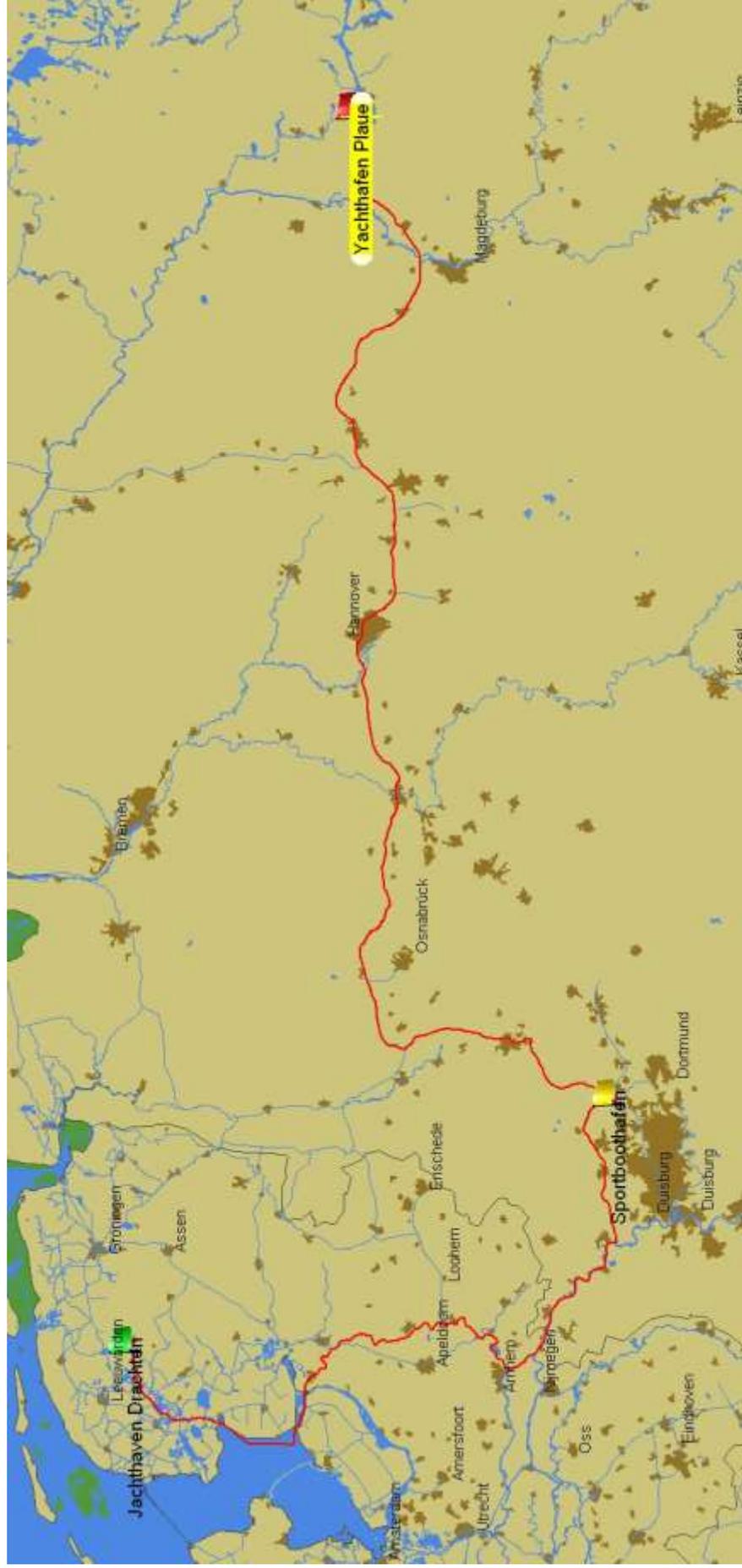


# Inhaltsverzeichnis

---

Vorwort .....	4
Die Anreise .....	7
Wir übernehmen das Schiff .....	9
Der Autotransfer .....	13
Die Rückfahrt nach Plaue .....	15
Das erste gemeinsame Frühstück an Bord .....	19
Leinen los!.....	21
Eine kleine Überraschung.....	23
Die VW-Werke in Wolfsburg .....	27
Routine.....	29
Beatrice wird vermisst .....	31
Wir fahren über die Weser .....	33
«Legt Euch neben Paula».....	35
Das «Nasse Dreieck» .....	38
Der Schleusenpark Waltrop .....	41
Der Wasserwanderrastplatz .....	45
Hinaus auf den Rhein.....	49
Die Gelderse Ijssel.....	53
Kampen oder Zwartsluis? .....	55
Wir liegen in Kampen.....	59
Über das Ijsselmeer .....	61
Brücklein öffne dich! .....	63
In Grou stinkt's.....	65
Besuch bei der Marco Polo II.....	67
Adrenalin pur! .....	69
Auf der Autobahn.....	73
Wetterbeobachtungen.....	74
Tagesetappen.....	75

## Route 1 – via Rhein und IJssel



# Vorwort

---

Im Oktober 2017, als ich eines Abends von der Arbeit nach Hause kam, fragte mich meine Frau Sylvia, ob das Angebot der Jachtvermietung «De Drait» in Drachten (NL), das sie im Internet fand, für uns etwas wäre. «De Drait» suchte Schiffscrews für die Überführung von Motorjachten, die während den Sommermonaten in Brandenburg stationiert sind.<sup>1</sup>

Das Angebot klang verlockend und so fragten wir unsere Freunde, Beatrice und Thomas, ob sie Lust hätten dieses Abenteuer mit uns zu wagen. Die Antwort kam postwendend: «Ja, wir sind dabei».

Sylvia suchte sich eine passende Motorjacht aus. Eine «Drait Deluxe 42» sollte es sein. Die Jacht ist 12.90 Meter lang, 4.25 Meter breit, hat einen Tiefgang von 1.10 Meter und eine Durchfahrtshöhe von 4.00 Metern. Wir beschlossen diese Jacht für drei Wochen zu mieten und das Abenteuer «Schiffsüberführung» zu wagen.

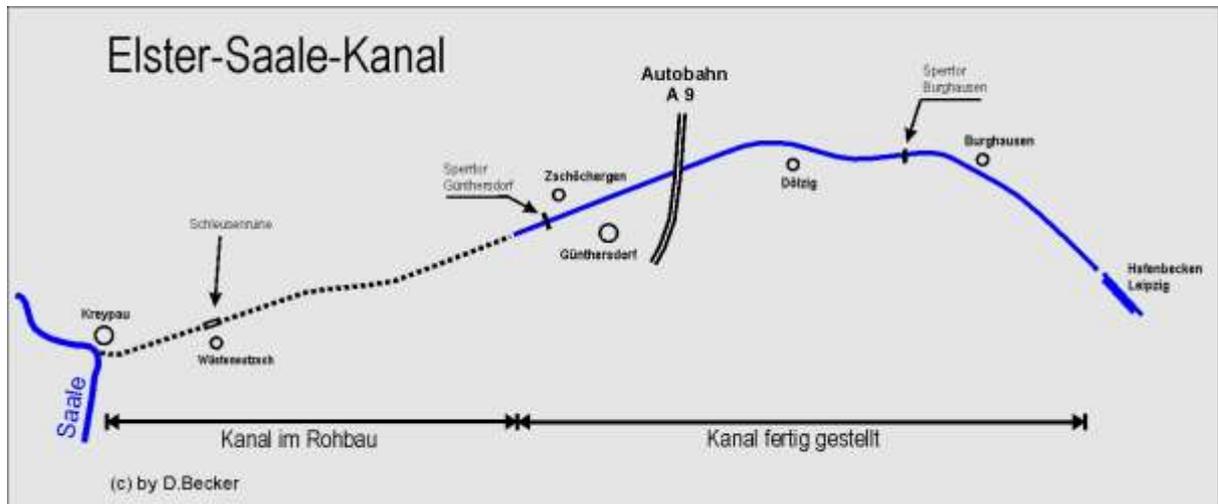
Im Laufe des Sommers 2019 begann ich mit der Planung der Reise von Plaue bei Brandenburg in Deutschland nach Drachten in den Niederlanden. Schnell merkte ich, dass es nicht ganz einfach werden würde eine geeignete Route zu finden. Schliesslich boten sich zwei Optionen an. Die Route 1 würde uns über den Rhein und die IJssel, die Route 2 über den Dortmund/Ems Kanal und den Dollard nach Drachten führen.

Welche der beiden Routen wir schliesslich fahren würden liessen wir offen, weil wir kurzfristig auf Grund der aktuellen Wetterlage und der herrschenden Wasserstände entscheiden wollten.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Die Firma «De Drait» in Drachten baut eigene Schiffe und unterhält eine grosse Jachtvermietung. Jeweils während den Sommermonaten sind einige der Motorjachten in Plaue bei Brandenburg stationiert und können dort gemietet werden. Im Frühjahr, Ende März / Anfang April, sowie im Herbst, Ende Oktober / Anfang November, bietet «De Drait» die Schiffe zu günstigen Mietkonditionen an, mit der Auflage, dass sie von Drachten nach Plaue bzw. von Plaue nach Drachten überführt werden. Die Organisation der Reise bezüglich Dauer, Strecke etc. bleibt jeder Crew selbst überlassen.

<sup>2</sup> Ich habe die Planung mit dem Programm PC-Navigo gemacht. Zu Beginn kämpfte ich mehr mit den Tücken der Software als mit den Tücken der Route. Bei den ersten Versuchen weigerte sich PC-Navigo mir eine Route vorzuschlagen. Nach langem Suchen fand ich heraus, dass ich in Drachten den falschen Zielhafen ausgewählt hatte. Die Hafeneinfahrt war für unser Schiff zu eng, deshalb wurde keine Route angezeigt. Im weiteren Verlauf machte mir PC-Navigo einen ersten Routenvorschlag. Ich versuchte nun die Übernachtungen einzuplanen, was soweit für die ersten Tage gut gelang. Leider erwischte ich den Knopf «Route rechnen» und Bingo, die nachträglich eingetragenen Details waren wieder weg. Ich änderte darauf hin meine Taktik. Anhand der vorgeschlagenen Route bestimmte ich einzelne Tagesetappen. Ich gab dann die einzelnen Tagesetappen in PC-Navigo ein und plante sie durch. Die von der Software ausgegebenen Details fasste ich in einer Excel Tabelle zusammen, die uns schliesslich als Törnplan diente.



# Die Anreise

---

Am 17. Oktober 2019, einem Donnerstag, starten wir kurz nach halb fünf Uhr in der Früh und fahren nach Affoltern am Albis, wo Beatrice und Thomas zusteigen. Unser Etappenziel ist Schkeudiz, ein Vorort von Leipzig, wo Sylvia im Hotel «Leipzig West» zwei Zimmer gebucht hat.

Die Fahrt verläuft ruhig und problemlos. Der Verkehr hält sich in Grenzen und wir erreichen das Etappenziel am frühen Nachmittag. Das Hotel liegt, nicht sehr idyllisch, im Industriegebiet. Wir beziehen unsere Zimmer und wollen uns nach der langen Fahrt endlich wieder mal bewegen. Bayou, unseren vierbeinigen Freund, müssen wir nicht lange überzeugen. Also machen wir uns auf den Weg, die Gegend zu erkunden.

Nach einem guten Lokal für das Abendessen gefragt sagt uns der Concierge im Hotel: «Im Gasthaus «Goldener Hirsch» kann man sehr gut essen. Das Gasthaus befindet sich in Dölzig und ist zu Fuss gut zu erreichen».

Wir nehmen die Strasse Richtung Dölzig. Die erste Reklametafel der Gaststätte stimmt uns zuversichtlich, dass wir das Ziel bald erreichen, die zweite Tafel dämpft unsere Hoffnung und schliesslich haben wir genug. Das Gasthaus ist zu weit vom Hotel entfernt.

Mitten in Dölzig stehen wir mit einem Fragezeichen auf der Stirn an einer Strassenkreuzung, als uns eine junge Frau anspricht. Beatrice fragt, ob es einen anderen Weg zum Hotel gäbe als den, den wir bereits kennen. «Hm – doch, ja - gehen Sie hier die Strasse runter bis zum Damm und dann auf dem Damm nach links. So kommen Sie zum Hotel zurück», sagt sie.

Wir folgen ihren Angaben und erklimmen schliesslich den Erdwall, der sich vor uns auftürmt. Dahinter, was für eine Überraschung, verläuft ein Kanal. Damit hätte ich zuletzt gerechnet, hier, in der Nähe von Leipzig, einen Kanal zu finden.

Zurück im Hotel mache ich mich im Internet auf die Suche nach Informationen über den Kanal. Ich werde schnell fündig. Es ist der Elster-Saale- bzw. seit 1999 der Saale-Leipzig-Kanal<sup>3</sup>. Wie ich im Internet weiter erfahre wurde mit dem Bau dieses Kanals 1933 begonnen. Die Arbeiten wurden 1943 eingestellt, bevor die Verbindung zur Saale realisiert werden konnte.

Müde von der langen Fahrt und den Eindrücken, die wir auf unserem Rundgang aufgenommen haben, beschliessen wir im Restaurant des Hotels zu essen. Nach gut deutscher Manier sind Schnitzel die Spezialität des Hauses. Bald darauf liegen wir im Bett und holen etwas Schlaf nach.

---

<sup>3</sup> Der Saale-Leipzig-Kanal (SLK) hätte ursprünglich die Weisse Elster in Leipzig mit der Saale bei Leuna verbinden und somit Leipzig über die Saale und Elbe mit Hamburg und der Nordsee verbinden sollen. Weitere Informationen unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Elster-Saale-Kanal> oder <https://www.youtube.com/watch?v=LMOh6DXWz7E>



# Wir übernehmen das Schiff

---

Nach einer ruhigen, kühlen Nacht hält sich das Wetter recht gut. Unser heutiges Etappenziel ist die Marina Brandenburg-Plaue, am Plauer See, westlich von Brandenburg an der Havel.

Wir treffen gegen elf Uhr in Plaue ein. Jetzt zeigt sich, dass wir vier ein gut eingespieltes Team sind. Beatrice schnappt sich Bayou und geht mit ihm auf Runde. Sylvia und ich suchen jemanden von der Vermietung und Thomas schaut derweil zum Wagen. Es dauert nicht lang und wir finden einem Mechaniker von «De Drait».

Das Schiff ist fertig und bezugsbereit. Also los. Das ganze Gepäck raus aus dem Auto, rein in den Bollerwagen und ab damit aufs Schiff. Das Stauen wird unterbrochen durch eine vom Basisleiter einberufene Törn- und Routenbesprechung. Er steht mit den Crews von drei anderen Schiffen auf dem Steg und bittet darum, an Bord kommen zu dürfen. Da wir auf unserem Schiff am meisten Platz haben lade ich alle ein an Bord zu kommen.

Wir tauschen uns über die geplanten Routen aus. Auf Grund der recht vagen Äusserungen der anderen Crews stelle ich für mich fest, dass meine Planung wohl am umfangreichsten gediehen ist und nur wenig Unvorhergesehenes bereithalten dürfte, wie zum Beispiel Brücken und Schleusen, die auf Grund der Jahreszeit nicht mehr bedient werden. Die eine oder andere Crew muss genau aus diesem Grund die Routenplanung revidieren.

Der Basisleiter, Herr Voss, führt uns im Anschluss an die Törnbesprechung in die Details des Schiffs ein. In der Regel gehört zur Einführung die Erklärung der Instrumentierung des Steuerstands, das Starten und Stoppen des Motors, die Bedienung der Gasanlage für den Backofen bzw. den Kochherd, die Verwendung der elektrischen Toiletten und, in dieser Jahreszeit sehr wichtig, die Bedienung der Heizung. Da sich die Miet-schiffe in Belangen der Einrichtung und Ausrüstung nicht allzu sehr unterscheiden und wir, als Profis, dies-bezüglich schon Einiges kennenlernen durften, kann dieser Punkt schnell abgehakt werden.

In der Bugkabine ist der Boden nass. Wie ich schnell feststelle muss das Wasser von der Kabinendecke getropft sein. Ich mache Herrn Voss darauf aufmerksam und bekomme zur Antwort: «Ja, das kann gut sein. Ein Vormieter hat mit dem Flaggenmast eine Brücke gerammt und dabei den Mastfuss beschädigt. Es ist schon möglich, dass da etwas Wasser reinläuft. Leider können wir den Schaden hier nicht beheben, das müssen wir in Drachten machen.»

Das Thema lässt mir keine Ruhe. Wieso ist der Kabinenboden erst jetzt nass? Zusammen mit Thomas nehme ich den Flaggenmast und vor allem den Mastfuss unter die Lupe. Ich sehe, dass hier bereits mit einer schwarzen Dichtungsmasse versucht wurde den Schaden notdürftig zu beheben. Das kann nicht die Ursache des Problems sein, weil es im Lauf des Tages nur ein wenig geneselt hat. Mir fällt ein, dass ich kurz vor der Einführung durch Herrn Voss den Flaggenmast probenhalber mal gelegt hatte. Könnte das der Auslöser für den Wassereintrich gewesen sein? Ich sehe, dass aus dem Inneren des Mastes verschiedene Kabel durch ein biegsames Rohr zu einem Schwanenhals und über den Schwanenhals durch die Kabinendecke geführt werden. Mal sehen, was sich im Rohr verbirgt. Ich ziehe das Rohr aus dem Schwanenhals und sogleich ergiesst sich ein Wasserschwall über das Deck. Ursache klar, Rohr leer, Kabine trocken, Problem gelöst.

Als nächstes steht der Grosseinkauf auf dem Programm. Zu dritt fahren wir in Plaue zum «Netto Shop». Bis wir alles zusammen haben sind zwei Einkaufswagen prall gefüllt. Zurück auf dem Schiff ist Stauraum gefragt.



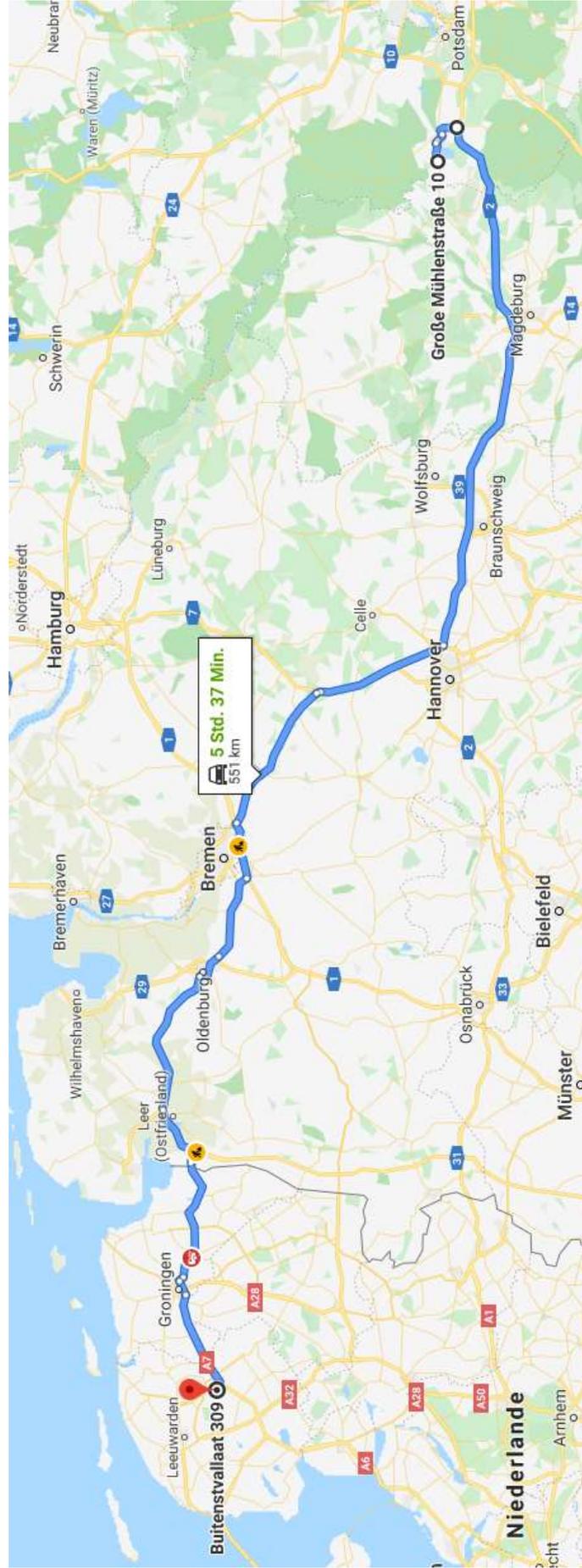
Die Getränke bleiben grösstenteils an Deck und werden in der Bank im Heck bzw. im Kühlschrank unter der Steuerbank verstaut. Der Kühlschrank in der Kombüse wird mit Lebensmitteln gefüllt, die gekühlt werden müssen und der Rest wandert in die diversen kleinen Kästen in der Küche, im Salon und in der nicht belegten Kabine.

Die Zeit fliegt und draussen beginnt es bereits zu dämmern. So langsam gewöhne ich mich an das Schiff und seine Eigenheiten. Die Bugkabine ist recht geräumig und die Kojen bieten viel Platz. Stauraum für die Kleider ist eher spärlich vorhanden, aber mit ein wenig schieben und drücken reicht er. Auch Bayou bekommt seinen Schlafplatz in der Bugkabine. Am Boden, in der linken Ecke, hat seine Decke wunderbar Platz.

Die Nasszelle im Bugbereich ist sehr eng. Türe auf, einfädeln, drehen an Ort, Türe zu und hinsetzen. Dafür reicht der Platz gerade mal so. Auf der rechten Seite, ziemlich weit oben, ist ein Radiator befestigt. Das Gute, wir können die feuchten Tücher zum Trocknen aufhängen. Der Nachteil, wenn ich das Lavabo benutze muss ich aufpassen, dass ich mich nicht an den heissen Röhren verbrenne. Auf der linken Seite ist die Duscharmatur an der Wand befestigt und der Hebel der Mischbatterie ragt neckisch in den Raum hinaus. Ich versuche in der herrschenden Enge der Nasszelle die Hose zu richten. Plötzlich bin ich nass. Ich brauche einen kurzen Moment, um zu realisieren, dass ich mit dem Hosenbund am neckisch hervorstehenden Hebel der Mischbatterie eingehängt habe und jetzt unfreiwillig geduscht werde.

Der Tag neigt sich dem Ende zu. Nach einem leichten Nachtessen an Deck, wir haben da ja eine wunderbare Sitzbank und einen grossen Tisch, alles perfekt mit einer Persenning gedeckt, gehen wir früh schlafen. Beatrice und ich werden morgen früh um 2 Uhr aufstehen und das Auto nach Drachten transferieren.

# Die Fahrstrecke



# Der Autotransfer

---

Um 2 Uhr in der Früh geht der Wecker ab. Ich quetsche mich in die enge Nasszelle und versuche meine Haare etwas zu bändigen. Mit Wasser sollte das gehen. Ich nehme die Brause von der Wand, beuge den Kopf über das Lavabo und lasse das Wasser an. Es plätschert und spritzt. Schnell schliesse ich den Hahn wieder. Überall ist Wasser, nur nicht in meinen Haaren. Der Schlauch ist undicht und am unteren Ende der Brause klafft ein Loch, das Metall ist von der Brausenhalterung durchgescheuert.

Gegen halb drei Uhr sitzen Beatrice und ich im Wagen. Los geht's. Rund 530 km Autobahn liegen vor uns. Von Plaue geht es über Brandenburg auf die A2 in Richtung Hannover. Kurz vor Magdeburg meldet das Navi einen Stau von 6 km Länge, vermutlich wegen einer Baustelle. Brav folge ich den Anweisungen, verlasse die Autobahn an der nächsten Ausfahrt und biege nach links ab. Kurze Zeit später stehe ich am Eingang eines Dorfes vor einer Baustelle mit signalisierter Umleitung. Ich folge der Signalisation und stehe nach ein paar Kilometern völlig im Schilf. Die weitere Signalisation habe ich, wie und warum auch immer, verpasst.

Ich lasse das Navi die Route neu berechnen. Es führt mich wieder auf die Autobahn zurück, zurück an die Stelle, an der ich sie zuvor verliess. Ich ignoriere die erneut ausgegebene Stauwarnung, setze den Tempomat auf 130 km/h, lehne mich zurück und genieße die freie Fahrt bei wenig Verkehr.

Bei Hannover wechsle ich auf die A7. In Walsrode fahre ich auf die A27 und in der Region Bremen via die A1 auf die A28. Diese Autobahn führt uns bis zur deutsch-niederländischen Grenze und geht dort in die A7 über, der wir bis Drachten folgen.

Nach zwei kurzen Stopps, um einen Kaffee zu trinken und etwas zu essen sowie einem Tankstopp erreichen wir gegen 9 Uhr die Ausfahrt Drachten. Weil wir zeitlich gut im Plan liegen fahre ich nicht direkt zur Basis von «De Drait», sondern erst mal kreuz und quer durch die Stadt, um sie ein wenig auszukundschaften.

Wir haben genug vom Sightseeing. Ich aktiviere das Navi und es führt uns brav zum Hafen und zur Basis von «De Drait». Hier will ich den Wagen für die nächsten drei Wochen parkieren, damit er bei unserer Ankunft mit dem Schiff zur Verfügung steht. Der Höflichkeit halber will ich dieses Vorhaben anmelden und fragen, wo ich den Wagen hinstellen kann. Das Büro ist offen. Nur blöd, dass keiner da ist.

Wir warten. Ich sehe, dass sich auf einem in der Nähe liegenden Schiff etliche Personen aufhalten und aufmerksam den Ausführungen eines einzelnen Mannes folgen. Schnell wird klar, hier ist eine Einführung im Gange. Ok, wir warten. Nach geraumer Zeit, die Einführung scheint fertig zu sein, fährt das Schiff aus. Vom Angestellten der Basis keine Spur. Wir warten.

Nach rund einer Stunde sehe ich jemanden kommen und, wunderbar, es ist die gesuchte Person. Ich erkläre dem Mann mein Vorhaben. Alles bestens. Ich parke den Wagen und wir bekommen für die Warterei einen Kaffee spendiert. Ich frage ihn, wie wir am besten zur Flixbus-Haltestelle kommen. «Zu Fuss» lautet seine Antwort, mit einem verschmitzten Grinsen im Gesicht. «Ich kann Ihnen aber auch ein Taxi rufen, wenn Sie möchten», was er dann auch tut.



13:33 59%

Kolonieweg

N358

Trimunt En Jilt Dijkshede

De Skieding

De Scheiding

De Feart

De Siûs

Rechtlin

Karten

Letzte Aktualisierung um 13:31

Verspätet um 7 Min.

**Drachten** 13:25 **13:52**

Verbindung 175 Richtung Hannover

Bushaltestelle: 'Vallaat' an der Nordseite der Ureterpvallaat

5 Haltestellen

**Hannover** 19:10 **19:17**



# Die Rückfahrt nach Plaue

---

Das Taxi ist schnell vor Ort, viel zu schnell für den noch heissen Kaffee. Die Taxifahrerin steigt aus und deutet uns, dass wir uns Zeit lassen sollen. Sie hätte es nicht eilig, meint sie. Nach dem Fahrziel gefragt sagt sie, dass sich die Flixbus Haltestelle so gut wie im Nichts befinde. Sie würde uns empfehlen ins Zentrum zu fahren, dort etwas zu essen und anschliessend mit einem Taxi den Rest des Weges zurückzulegen.

Warum eigentlich nicht? Wir haben noch genügend Zeit, der Bus fährt erst in rund drei Stunden.

Die Chauffeuse fährt uns ins Zentrum von Drachten, an die Knobelsdorffplein, wo die Einkaufsmeile liegt. Die Fahrt kostet rund € 16.--. Wo wir schon mal hier sind will sich Beatrice noch eine warme Jacke kaufen. Schnell wird sie bei «Cecil damesmode» fündig und wir beschliessen auf dem Rückweg durch die Einkaufsstrasse im «Eetcafé de Lachende Koe» vor der weiten Fahrt zurück nach Plaue noch etwas zu essen.

Wir warten am Busbahnhof auf das Taxi. Es dauert und dauert und langsam befürchte ich, dass wir uns verpasst haben. Doch nein, nach längerem Warten hält ein Taxi an und nimmt uns auf. Die Fahrerin, eine ältere Dame, fährt uns zur Haltestelle am Ureterpvalaat, wo wir gegen 13:15 Uhr eintreffen. Diese Fahrt kostet noch einmal rund € 10.--.

Ich steige aus dem Taxi und merke, dass mein Handy vibriert. Eine SMS von Flixbus. Der Bus nach Hannover hat rund 30 Minuten Verspätung. Die Abfahrt verschiebt sich demnach auf 13:52 Uhr. «Da drüben ist ein Hotel, komm wir gehen noch etwas trinken», schlägt Beatrice vor. Warum nicht, Zeit haben wir. So setzen wir uns in die Lobby des Hotels und bestellen einen Tee und ein Glas Wein. Die Getränke kommen und wir bezahlen sie gleich.

Ich schalte auf dem Handy das Datenroaming ein und öffne die Flixbus App. Unter dem Tab «Wo ist ihr Bus» sehe ich, dass er – verdammt – schon vor der Tür stehen sollte. Schnell noch einen grossen Schluck genommen und schon eilen wir aus der Hotel Lobby Richtung Bushaltestelle. Der Bus ist soeben eingetroffen, zwei Personen steigen aus und wir steigen ein. Uff, das hätten wir gerade mal noch geschafft. Es ist 13:33 Uhr, wir sitzen im Bus und fahren bereits.

Wir kommen gut voran. In Groningen, Leer, Oldenburg und Bremen hält der Bus an. Von Bremen geht es über die Autobahn A27, A7 und A2 nach Hannover. Die Strecke kennen wir schon, wir sind sie, in umgekehrter Richtung, am Morgen gefahren. In Hannover werden wir auf den Zug umsteigen und über Magdeburg nach Brandenburg fahren.

Bei den Vorabklärungen habe ich gesehen, dass die Deutsche Bahn die Tickets zu drei verschiedenen Tarifen, dem Superspartarif, dem Spartarif und dem Normaltarif anbietet. Ich will die Tickets zum Superspartarif um knapp € 40.--. Das Ganze hat nur einen kleinen Haken, die Tickets sind zuggebunden und werden nicht erstattet, wenn die Fahrt nicht angetreten werden kann. Aus diesem Grund entschied ich mich mit der Buchung zuzuwarten bis ich sicher sein kann, dass wir den gebuchten Zug in Hannover erwischen.

Wir fahren auf der Autobahn durch die Nacht. Es sind noch ungefähr 50 km bis ans Ziel. Die fahrplanmässige Ankunft in Hannover ist für 19:14 Uhr vorgesehen. Ich öffne die DB App und suche im Fahrplan den Zug nach Brandenburg. Um 19:37 Uhr soll er fahren und – Surprise, Surprise – das Ticket zum Superspartarif kostet jetzt € 69.--. Der Flixbus nähert sich nach und nach dem Zielort Hannover. Es verbleiben noch rund 15 km. So nebenbei höre ich, dass der Fahrer einem Fahrgast mitteilt, dass wir mit einer Verspätung von

ungefähr 10 Minuten ankommen werden. Super. Jetzt aber los! Die DB App gestartet, den Zug gesucht und zwei Tickets gebucht. Mist, die Dinger kosten mittlerweile € 89.--. Was soll's, ich drücke jetzt ab. Postwendend wird die Buchung von der Deutschen Bahn bestätigt und – der Bus bremst ab. Vor uns nur rote Lichter und es ist kein Ende abzusehen.

Meter für Meter geht es vorwärts. Es ist mittlerweile 19:00 Uhr. Es wird 19:15 Uhr, die Uhr tickt weiter. Endlich, der Stau wird absehbar. Voraus ist ein Pannenfahrzeug auf der rechten Spur zu sehen, das den Stau verursacht. Die Uhr zeigt 19:30 Uhr. Wir sind durch! Der Bus fährt von der Autobahn ab, rein in die Stadt. Die DB App zeigt an, dass der Zug nach Brandenburg Verspätung hat und erst um 19:41 Uhr fährt. Na los! Vorwärts! Schalt schon auf grün, blöde Ampel. Ich sitze wie auf Nadeln. Endlich, der Bahnhof ist in Sicht. 19:40 Uhr, der Bus hält, die Türen gehen auf, wir sind schon draussen, rennen los zu den Gleisen und ich suche eine Anzeigentafel, auf der angegeben ist auf welchem Gleis der Zug fährt.

Der Zug ist auf keiner Anzeige mehr aufgeführt. Also, nichts wie los, zum Reisebüro der DB. Wir rennen durch die Bahnhofspassage, Beatrice voraus, ich ihr nach. Plötzlich sehe ich auf der Anzeigentafel den Eintrag «19:37 – Brandenburg, Gleis 9». Ich versuche vergeblich Beatrice zurückzurufen, spurte los, kriege sie am Ärmel zu fassen und deute auf die Anzeigentafel. Zwei Stufen auf einmal nehmend hetzen wir die Treppe hoch, sehen den Zug, sind bereits an der Tür, drücken den Türöffner und der Zug fährt ab – ohne uns. Er ist uns, im wahrsten Sinn des Wortes, vor der Nase abgefahren.

Wir verschnaufen erst mal. Ich fühle, wie sich bei mir der Ärger breit macht. € 89.-- in den Sand gesetzt, verdammt!

Wir können es jetzt etwas langsamer angehen. In der Mitte der Schalterhalle des Reisedienstes der DB ziehen wir am Automaten eine Nummer. Ein Mann, hinter einem Tresen, gleich beim Automaten, erkundigt sich nach unserem Anliegen. Ich erkläre ihm, dass ich den Zug um 19:37 Uhr nach Brandenburg gebucht, der Flixbus aus Drachten in Folge eines Staus auf der Autobahn eine Verspätung erfahren hätte und uns der Zug buchstäblich vor der Nase abgefahren sei. Ich ärgere mich noch immer, kann mich aber zurückhalten. Der DB Mitarbeiter will mein Ticket sehen. Ich halte ihm mein Handy hin, er schaut kurz drauf und nickt. «Alles halb so schlimm», meint er und greift nach einem Stempel. Den knallt er auf einen halb abgerissenen Zettel, setzt sein Visum unter den Stempelabdruck und reicht mir den Zettel mit den Worten: «Fragen Sie am Schalter, wann der nächste Zug nach Brandenburg fährt. Wenn jemand etwas wegen ihrem Ticket sagt zeigen Sie diesen Zettel. Gute Reise und einen schönen Abend noch».

Ich bedanke mich und schaue nach, was auf dem Zettel geschrieben steht. «*Auf Grund technischer Probleme fiel der gebuchte Zug aus, das Ticket kann ohne Zugbindung verwendet werden*». Hurra, die Kosten für die Tickets sind gerettet. Ich könnte den Kerl umarmen.

Unsere Nummer wird aufgerufen. Am Schalter eröffnet mir die freundliche Dame, dass es keinen direkten Zug nach Brandenburg mehr gäbe. Wir müssten in knapp einer Stunde den ICE nach Berlin nehmen und von Berlin nach Brandenburg fahren. Das kommt mir bekannt vor. Ich hatte in der Fahrplan App diese Verbindung auch gesehen und als Alternative in petto. Einzig der Preis hat mich abgeschreckt. Das Ticket hätte € 157.-- gekostet. Die Deutsche Bahn hat sich punkto Service, Grosszügigkeit und Freundlichkeit heute selbst übertroffen.

Wir essen auf dem Perron ein Sandwich und warten auf den Zug. Einigermassen pünktlich verlassen wir im ICE Hannover und fahren durch die Nacht, mit dem Ziel Berlin. Bequeme Sitze und gratis WLAN mit Zugriff

auf etwas angestaubte Fernsehserien über eine Video Streaming App lassen die Zeit schnell vergehen. Eine schöne Entschädigung für die rund drei Stunden längere Fahrzeit.

Kurz vor Berlin höre ich aus dem Lautsprecher die Durchsage: «Der ICE verkehrt heute nur bis Berlin Hauptbahnhof und nicht, wie im Fahrplan angegeben, bis Berlin Gesundbrunnen. Der Grund für die Änderung ist ein brennender Zug auf der Strecke». Ok, denke ich, das betrifft uns nicht. Wir müssen eh im Hauptbahnhof umsteigen.

Weil wir gemäss Fahrplan für das Umsteigen nicht üppig Zeit haben frage ich die vorbeihuschende Schaffnerin ob sie wüsste auf welchem Gleis der Zug nach Brandenburg fährt. «Der fährt heute nicht mehr, der brennende Zug blockiert die Strecke.» Na denn, vielen Dank an die randalierenden Fussballfans. Ich hoffe, wir müssen uns die Nacht nicht in Berlin um die Ohren schlagen.

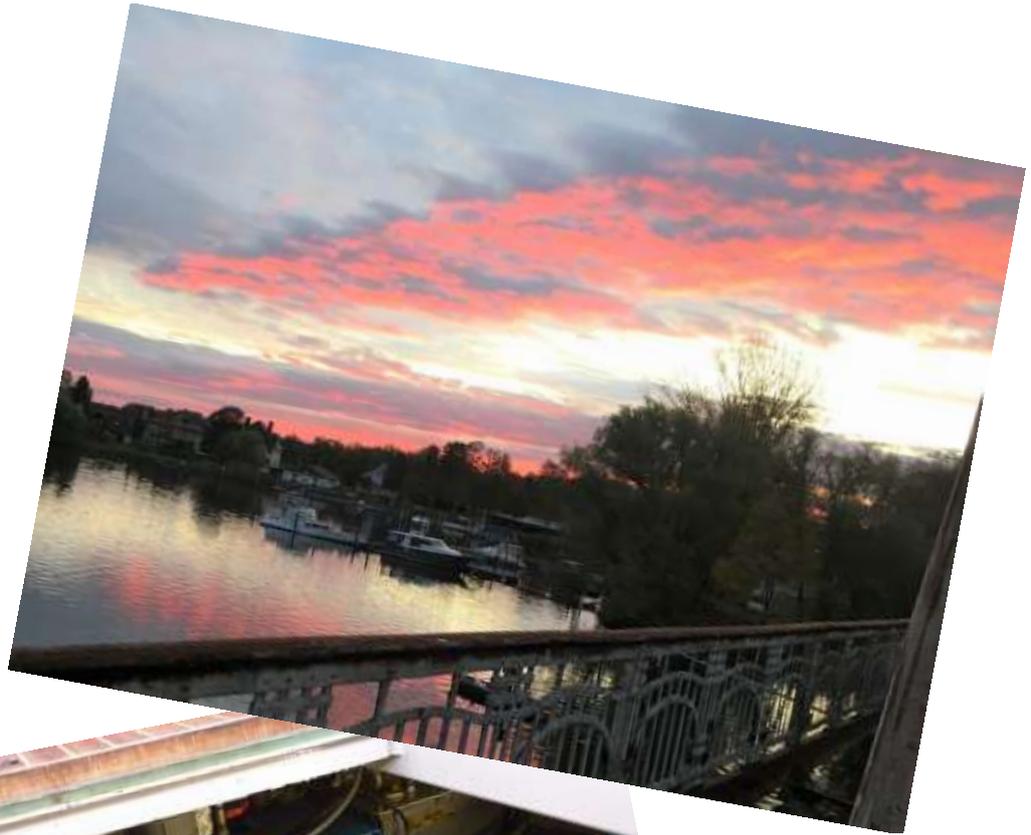
Die Schaffnerin zieht ihr Smartphone aus der Tasche und konsultiert die Fahrplan App. «In rund einer Stunde fährt noch ein Zug von Berlin Gesundbrunnen via Brandenburg nach Magdeburg. Den können Sie nehmen.» Ich schau sie an und frage: «Wie kommen wir nach Gesundbrunnen, wenn die Strecke blockiert ist?». «In etwa 10 Minuten fährt ein Zug vom Hauptbahnhof nach Potsdam. Er nimmt eine andere Strecke und hält in Berlin Gesundbrunnen. Ich kann ihnen aber nicht sagen auf welchem Gleis er fährt».

Ich bedanke mich bei der Schaffnerin für die Unterstützung. Inzwischen sind wir in Berlin angekommen und wir machen uns auf die Suche nach dem Zug der nach Potsdam fahren soll. So oft wie an diesem Abend hat die Schaffnerin dieses Zugs die Frage «ist das der Zug nach Gesundbrunnen» wohl noch nie gehört. Nach einer kurzen Fahrt steigen wir in Gesundbrunnen aus und machen uns auf die Suche nach dem Bahnsteig, von dem aus der Zug nach Brandenburg fährt. Gleis 8 soll es sein. Auf der Anzeigetafel steht, dass der Zug rund 25 Minuten Verspätung erfahre. Na ja, das passt zu dieser Odyssee.

Eine gute Stunde später bemerke ich, dass sich die wartende Menschenmenge in Richtung Gleis 7 verschiebt. Anscheinend habe ich eine Durchsage verpasst. Der Zug wird neu auf Gleis 7 statt 8 erwartet. Endlich fährt er ein. Eine riesige Menschenmasse schiebt sich durch die Türen in die Wagons. Uff, wir fahren wieder, endlich, das Ziel rückt näher.

Wir erreichen Brandenburg und drängeln uns beim Aussteigen durch die Menschenmenge. Ich sehe, dass drei Taxis bereitstehen. Ins erste Taxi steigen bereits Leute ein. Ich steure auf das zweite Taxi zu und frage den Fahrer, ob er uns nach Plaue bringen könne. «Runter zur Marina in Plaue? Klar doch, hüpfen se rin», sagt er und fährt los.

Nach einer 24-stündigen Abenteuerreise kommen wir wohlbehalten auf dem Schiff an und werden von Sylvia, Thomas und natürlich Bayou begrüsst. Unter Deck ist es wohligh warm. Beatrice und ich stehen noch kurz unter die Dusche, bevor wir anschliessend todmüde in unsere Kojen fallen.



# Das erste gemeinsame Frühstück an Bord

---

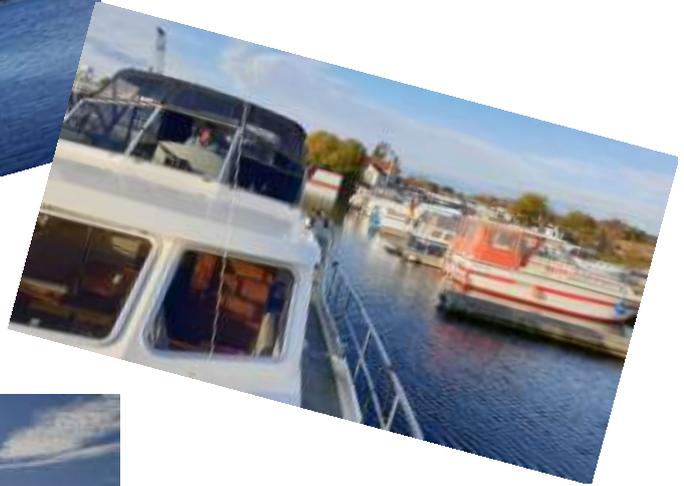
Nach der gestrigen Odyssee kriechen wir etwas später als sonst üblich aus unseren Kojen. Ich gehe mit Bayou auf die morgendliche Runde und der Rest der Crew bereitet das Frühstück zu. Während dem Frühstück erzählen Sylvia und Thomas ihre Erlebnisse vom Vortag.

Sylvia hat am Samstagmorgen festgestellt, dass die Heizung nicht richtig funktioniert und beim Mechaniker Alarm geschlagen. Drei Wochen ohne Heizung in der immer kühler werdenden Jahreszeit unterwegs zu sein, kein erbauliches Ziel. Der Mechaniker gibt sein Bestes und kriegt es schliesslich hin, dass alle Radiatoren der Zentralheizung einigermaßen warm werden.

Auf dem nachmittäglichen Spaziergang mit Bayou halten die beiden Ausschau nach einem guten Restaurant für den Abend. Da sie nicht fündig werden gehen sie für ein Bordessen einkaufen.

Im Lauf des späten Nachmittags merkt Sylvia, dass der Brenner der Heizung zwar ein- und ausschaltet, die Temperatur aber immer mehr absinkt. Sie erwischt gegen 18:30 Uhr Herrn Voss auf dem Handy. Anhand seiner Anweisungen kann Thomas die Heizung fürs erste auf Dauerbetrieb stellen. Die Heizung läuft, verbreitet bald eine wohlige Wärme im ganzen Schiff und schnell ist klar: Die Heizung wird nicht mehr ausgeschaltet.

Sylvia und Thomas geniessen ein feines Bordessen, verbringen zusammen einen gemütlichen Abend an Bord und legen sich schliesslich in die Kojen, bestens informiert über den aktuellen Standort der übrigen Crew Mitglieder, den Beatrice immer mal wieder per WhatsApp an Thomas übermittelt.



# Leinen los!

---

Gegen halb zehn Uhr sind wir startklar. Ich gebe das Kommando «Leinen los!» und bringe unser Schiff weg vom Steg, raus aus dem Hafen in die Havel und in den Plauer See. Das Wetter spielt mit. Es ist schwach windig, leicht bewölkt und die Temperatur ist mit 15°C recht angenehm. Die schon tiefstehende Sonne spiegelt sich auf dem See und der Wind kräuselt das Wasser. Ein wunderbarer Anblick.

Vorbei am Stadtpark von Plaue geht es unter der Brücke «Am Seegarten» über den Wendsee hinein in den Elbe-Havel-Kanal bis zur Schleuse von Wusterwitz, der ersten Schleuse auf unserer Reise. Zusammen mit einem Lastkahn sowie einem weiteren Schiff von «De Drait» werden wir rund 4 Meter nach oben gehoben. Beim Verlassen der Schleuse deutet uns der Kapitän des vor uns fahrenden Lastkahns, dass wir ihn überholen sollen. Ich gebe etwas mehr Schub und wir ziehen am langsam fahrenden Grossschiff vorbei. Unser Schiff ist gerade so richtig schön in Fahrt. Darum überhole ich auch noch das andere Schiff von «De Drait». Die Crew, bestehend aus 5 Männern im Alter von 70+, alles ehemalige Segler, scheint es nicht sonderlich eilig zu haben.

Ich bringe einen schönen Abstand zwischen uns und die anderen Schiffe und nehme dann die Drehzahl des Motors etwas zurück. Mit rund 1'200 Umdrehungen läuft der Motor schön rund und leise. Wir machen etwa 10 km/h Fahrt über Grund. Perfekt, was will man mehr.

Wir wechseln uns am Ruder ab. Kurz nach Mittag lege ich im Industriegebiet von Genthin an. Bayou muss mal und wir nutzen die Gelegenheit, um einen kleinen Lunch einzunehmen. Wir sitzen gemütlich an Deck und schauen zu, wie die andere Jacht von «De Drait» an uns vorbeigeleitet.

Vor der Schleuse Zerben müssen wir auf die Freigabe der Einfahrt warten. Ein Grossschiff schleust ab. Es beginnt leicht zu regnen. Der Regen lässt nach und wir können in die Schleuse einfahren. Petrus scheint ein Einsehen zu haben. Doch die Regenpause ist nur von kurzer Dauer. Während der Schließung beginnt es wieder leicht zu regnen und bis wir die 5.20 Meter Höhendifferenz überwunden haben ist die Crew auf Deck halb durchgeweicht.

Das Etappenziel, die Stadt Burg, ist in Sichtweite. Die Sonne taucht die Landschaft in ein gelbes, wunderschönes Licht. Ich halte Ausschau nach einem Anleger. Am rechten Ufer sehe ich den Hafen des WSF Burg. Im Hafen liegt kein einziges Boot mehr, der Hafen ist jahreszeitlich bedingt bereits geschlossen. Am linken Ufer gibt es einen Stichhafen. Sehr vertrauenserweckend sieht es dort drin nicht aus. Eine hohe Mauer, an der bereits die andere «De Drait» liegt, ein kleines, komplett überstelltes Hafengelände, kurze Stege, kein Platz zum Manövrieren – ne, da bringen mich keine 10 Pferde rein. Laut der Karte soll es weiter vorn noch eine grosse Anlegestelle geben.

Kurz vor Sonnenuntergang liegen wir fest vertäut am Anleger, im Sichtschutz von Büschen, gleich an einer Quartierstrasse. Dass unter dem grossen «P» auf der Tafel noch der Text «Nur Fahrgastschiffe zum Ein- und Aussteigen» steht stört mich und ich schlage vor, das Schiff weiter nach vorn zu legen, wo diese Einschränkung aufgehoben ist. Sylvia meint, dass ausserhalb der Saison keine Fahrgastschiffe mehr unterwegs sind. Ich gebe nach, nicht zuletzt wegen dem Sichtschutz zur Strasse hin.

Wir sitzen gemütlich beim Abendessen. Vom anderen Ende des langen Anlegers dringen Motorengeräusche durch die Nacht und ich sehe, wie dort ein Grossschiff für die Nacht fest macht.



15,-	20,- Euro
10,-	15,- Euro
5,-	10,- Euro
	5,- Euro

**Bescheinigung**

Sie sind wegen einer Ihnen mündlich erläuterten Ordnungswidrigkeit aufgrund der §§ 96 bis 98 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten nach Belehrung über ihr Weigerungsrecht mit Ihrem Einverständnis verwandt worden.

Diese Bescheinigung gilt zugleich als Quittung für das **rechts oben** angegebene Verwarnungsgeld.

Datum: 24.02.2019 20 19

Unterschrift: [Signature]

Polizeiinspektion Zentr.-Pol. Siedersdorf  
 Sachbearb.: [Name]  
 Sachschuttpolizeiinspektion 2  
 Kanalufer 3  
 39288 Burg  
 Dienststelle

Block-Nr. 104215

Blatt-Nr. 20



# Eine kleine Überraschung

---

Beatrice und ich sind mit Bayou unterwegs in die Stadt, um frische Brötchen zu holen. Zurück auf dem Schiff ist das Frühstück schon bereit.

Wir essen gemütlich an Deck, da höre ich ein Schiff, das dicht vor unserem Bug am Anleger festmacht. Die Scheiben sind noch beschlagen. Ich sehe schemenhaft zwei Gestalten die sich unserem Schiff nähern. Das weckt meine Neugier und ich öffne den Reissverschluss der Persenning. Zwei Beamte der Wasserschutzpolizei stehen neben unserem Schiff. Der eine Polizist eröffnet mir, dass wir hier falsch liegen würden. Dieser Bereich des Anlegers sei für Fahrgastschiffe reserviert und er müsse uns eine kostenpflichtige Verwarnung erteilen. Ich erkläre ihm unsere Beweggründe für das Verbleiben an diesem Platz, doch der lässt sich nicht umstimmen. Nach der Kontrolle der Schiffspapiere und des Führerausweises kassiert der Beamte € 20.-- von mir. Nun, das nächste mal sollte ich wohl auf mein Bauchgefühl hören.

Wir beenden gemütlich das Frühstück, machen klar Schiff und legen ab. Das Wetter hält sich auch heute wieder hervorragend. Es ist leicht bewölkt und mit 17°C angenehm warm für die Jahreszeit. Das Wochenende ist vorbei, der Verkehr auf dem Kanal nimmt zu. Auf dem Weg zur Schleuse Hohenwarthe begegnen wir einigen Grossschiffen, die in Richtung Berlin fahren.

Sylvia ist für die Kommunikation mit den Schleusen zuständig. Sie meldet uns an der Schleuse Hohenwarthe an und bekommt die Anweisung, am Anleger für Sportboote auf das Eintreffen eines Lastschiffs zu warten.

Das Frachtschiff nähert sich bereits und fährt langsam in die Schleuse ein. In gebührendem Abstand folgen wir ihm und machen gleich am Anfang der Schleusenkammer an einem Schwimmpoller fest, möglichst weit weg vom Heck des Frachters. Das Tor schliesst sich hinter uns und ab geht es, 18.60 Meter in die Höhe. Wer würde dabei auf die Idee kommen, dass wir talwärts<sup>4</sup> fahren?

Im Unterwasser der Schleuse sind wir noch auf dem Elbe-Havel-Kanal gefahren, jetzt, im Oberwasser der Schleuse, befinden wir uns bereits auf dem Mittellandkanal. Auf einem breiten Aquädukt überqueren wir die Elbe, die weit unter uns in Richtung Hamburg und Nordsee mäandert.

Die ersten Kilometer auf dem Mittellandkanal verlaufen ruhig und beschaulich. Langsam nähern wir uns dem heutigen Etappenziel, Calvörde.

Sylvia telefoniert mit dem Hafenmeister und vermeldet, dass wir an der Stirnseite des Hafenbeckens an der Spundwand oder ganz hinten im Hafen am Schwimmsteg festmachen könnten.

Die Hafeneinfahrt ist nur schwer auszumachen. Die im schwachen Wind flatternde Fahne des Hafens ist dabei hilfreich. Bevor ich nach links abbiege und in den Hafen einlaufe noch ein kurzer Blick nach hinten, kein Schiff in Sicht, also rein in den Hafen. Es handelt sich um einen sogenannten Stichhafen. Das ist lediglich eine Ausbuchtung des Kanals mit einer Breite von rund 40 und einer Länge von rund 60 Metern. Die Einfahrt ist auf gut 25 Meter verengt. An den Schwimmstegen finden etwa 25 Boote Platz.

---

<sup>4</sup> Da die Bergfahrt auf dem Mittellandkanal nicht dem tatsächlichen Höhenverlauf folgt, sondern in der Binnenschiff-fahrtsstraßen-Ordnung als Fahrt in Richtung Elbe-Havel-Kanal definiert ist, ergibt sich an der Schleuse Hohenwarthe die Situation, dass ein Bergfahrer tatsächlich hinab geschleust wird.



Links und rechts liegen Schiffe an den Stegen. Es bleiben rund 7 Meter für die Durchfahrt. Ganz hinten im Hafen lege ich unser Schiff an die Spundwand. Da gibt es nämlich Wasser und eine Abpumpstation. Vom Hafenmeister fehlt noch jede Spur, also warten wir.

Es dauert nicht lange und ein Auto fährt auf das Gelände. Zwei Männer steigen aus und der eine gibt sich als Hafenmeister zu erkennen. Wir teilen ihm unsere Wünsche nach Wasser und Abpumpen des Abwassers mit. Er schickt seinen Gehilfen den Wasserschlauch holen während er selbst die Abpumpstation in Betrieb nimmt.

Thomas kümmert sich um das Frischwasser, Beatrice um Bayou und ich versuche den Schmutzwassertank leer zu bekommen. Im Schauglas des Schlauchs sehe ich immer mal wieder etwas vorbeischwimmen, zum grossen Teil sehe ich aber mehr oder weniger klares Wasser durchfliessen. Nach 20 Minuten gebe ich auf, obwohl die Tankanzeige noch immer auf halb voll steht. Ich frage mich, woher das ganze Wasser kommt!

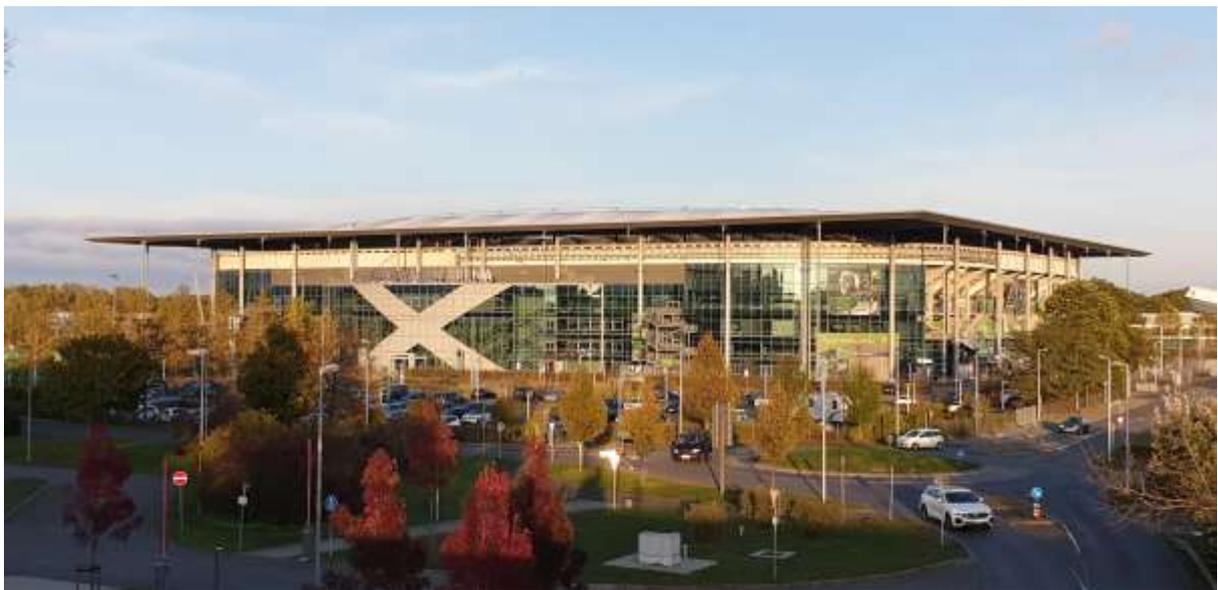
Wir sind fertig. Der Abpumpschlauch wird noch entleert, der Wasserschlauch fein säuberlich aufgerollt und versorgt, da meint der Hafenmeister: «Wollt ihr hier an der Wand bleiben? Ich würde mich an den Schwimmsteg legen. Wenn draussen ein grosser Frachter vorbeifährt haben wir drin bis zu 50 cm Höhendifferenz».

Kaum gesagt merke ich, wie unser Schiff der Wand entlang nach unten gleitet. Auf dem Kanal fährt ein Frachter vorbei. Der Frachter ist durch, das Wasser strömt zurück, drückt unser Schiff an die Wand und ich habe alle Hände voll zu tun die Fender Taue anders zu belegen, die Fender tiefer zu setzen, damit sie sich nicht verfangen und abgerissen werden. Na, das kann ja heiter werden. Ich denke, dass ich dem Rat des Hafenmeisters folge und das Schiff an den Schwimmsteg lege.

Wir legen ab und ich wende an Ort. Der Bug zeigt geradeaus zur Hafeneinfahrt, wo sich just in diesem Moment zwei Frachtschiffe kreuzen. Mit dem einsetzenden Sog ist sicheres manövrieren unmöglich. Ich halte das Schiff in der Mitte des Hafens und fahre mit ganz wenig Schub in Richtung Hafenausfahrt. Den Rest übernimmt der Sog, den die zwei Frachter verursachen. Wir werden regelrecht aus dem Hafen gespült. Ich komme mir vor wie beim River Rafting.

Die Frachtschiffe entfernen sich und das Wasser beruhigt sich. Ich manövriere das Schiff in die hinterste Ecke des Hafens, an den Schwimmsteg. Sylvia regelt mit dem Hafenmeister das Finanzielle und nimmt das Angebot an, morgen früh mit frischen Brötchen versorgt zu werden.

Wir sind wieder allein, geniessen die Ruhe und entspannen bei einem guten Schluck Wein. Den haben wir uns heute redlich verdient.



# Die VW-Werke in Wolfsburg

---

Um 7 Uhr startet die morgendliche Routine. Die am Vortag beim Hafenmeister bestellten Brötchen werden vom Bäcker just-in-time geliefert und das Frühstück ist gerettet. Wir wollen heute in Wolfsburg die VW-Werke besichtigen. Die Etappe von Burg bis Wolfsburg wäre nur mit Mühe und Hetze zu schaffen gewesen. Ich entschied mich deshalb Calvörde als Etappenziel einzuplanen. Von hier bis Wolfsburg sind es noch rund 3.5 Stunden Fahrzeit und wir sollten kurz nach Mittag dort eintreffen.

Beim Verlassen des Hafens gut nach links und rechts Ausschau haltend laufen wir ins Fahrwasser des Mittellandkanals ein. Bald fahren wir auf einen langsam fahrenden Kohlenfrachter auf und können die geplanten 10 km/h über Grund nicht halten. Ich drossle unsere Maschine auf eine angenehme Drehzahl herunter und tuckere hinter dem Frachter her.

Gegen 14 Uhr werden wir in Wolfsburg sein. Sylvia versucht den Hafenmeister telefonisch zu erreichen, leider ohne Erfolg. Ist die Hafeneinfahrt wirklich so eng oder kommt es mir nur so vor? Auch die Gegenströmung in der engen Durchfahrt ist nicht von schlechten Eltern. Geschafft! Ich bin durch und wir halten Ausschau nach einem freien Liegeplatz. Da wären zwei schöne Plätze, gut geeignet für unser stattliches Schiff. Leider hängt eine rote Tafel, besetzt, am Steg. Ich taste mich weiter in den Hafen vor. Das Echolot zeigt an, dass ich nicht mehr viel Wasser unter dem Kiel habe. Ungefähr in der Mitte des Hafens sehen wir an Steuerbord einen Platz mit einer grünen Tafel. Ich wende das Schiff und manövriere rückwärts in die Box. Halb drin bewegt sich im Heckbereich nichts mehr. Alles Schieben und Drücken nützt nichts, wir sitzen auf Grund. Ich überlege noch wie ich das Schiff wieder flottbekomme, da ist das Heck auch schon wieder frei. Was war das denn? Oh, draussen auf dem Kanal ist ein Frachtschiff vorbeigefahren.

Ein freundlicher Herr eilt uns zu Hilfe. Er meint, dass der Hafenmeister so grosse Schiffe jeweils ganz vorn anlegen lässt. Sylvia erklärt ihm, dass sie versucht hätte den Hafenmeister zu kontaktieren, ihn aber nicht erreicht hätte und vorne bei den schönen Plätzen eine rote Tafel hänge. Der nette Herr zückt sein Handy, hat prompt den Hafenmeister am anderen Ende und richtet uns aus, dass wir den Platz vorne in der Ecke nehmen könnten. Auf die Frage warum wir den Hafenmeister nicht erreicht hätten meint er mit einem verschmitzten Lachen: «Tja, der Festnetzanschluss ist vermutlich nicht umgeleitet und ich habe seine Mobile Nummer.»

Das Schiff liegt sicher vertäut in einer lauschigen Ecke des Hafens. Der Besichtigung des VW-Werks steht nichts mehr im Weg. Oder etwa doch? Ich habe eine tiefende Nase, Halsschmerzen und mich fröstelt. Weil die Sonne so schön auf das Schiff scheint und es an Deck, geschützt durch die Persenning, angenehm warm ist, verzichte ich auf die Werksbesichtigung. Bayou möchte sich auch keinen VW kaufen und bleibt deshalb bei mir. Ich nutze die Zeit für eine Sichtkontrolle der Wasserfilter. Nach der Grundberührung will ich sicher sein, dass der Motor nicht eine Menge Schlick angesaugt hat. Die Filter sind sauber und ich kann mich in aller Ruhe ein wenig aufs Ohr legen.

Mittlerweile ist es schon 15 Uhr. Der Eintritt für die Autostadt kostet € 15.-- pro Person. Das ist zu viel für die noch verbleibende Zeit. Die drei Ausflügler können kurzfristig noch eine Werksrundfahrt buchen und im Schnelldurchlauf ein paar Eindrücke aufnehmen, wie ein VW gefertigt wird. Die Werksrundfahrt macht hungrig. Ein Essen im Restaurant Marina, gleich beim Hafen, rundet den Tag ab.



# Routine

---

The same procedure as every morning - Spaziergang mit Bayou, Brötchen holen, Frühstück vorbereiten, Schiff klar machen und ablegen.

Das Wetter hält sich auch heute wieder und wir laufen, gut Ausschau nach links und rechts haltend, aus dem Hafen Wolfsburg aus. Wir folgen dem Mittellandkanal weiter Richtung Westen. Unser heutiges Etappenziel ist der Sportboothafen von Sehnde.

Irgendetwas scheint mit der Toilette nicht zu stimmen. Ich übergebe Thomas das Ruder und habe jetzt Zeit der Sache nachzugehen. Bei der Toilette im Heck ist es noch einfach. Gleich hinter der Schüssel ist eine Luke, die den Zugang zu den Zu- und Ableitungen freigibt. Hier ist soweit alles ok. Als nächstes nehme ich mir die Toilette im Bug vor. Hm, wie komme ich hier bloss ans Eingemachte? Keine Luke, kein Zugang – nichts. Schliesslich werde ich im Schränkchen unter dem Lavabo fündig, allerdings erst nachdem ich Tablar und Rückwand demontiert habe. Schnell ist das Problem lokalisiert, behoben und das Schränkchen wieder zusammengebaut.

Nach 10 km erreichen wir die Schleuse Süfeld. Sylvia ruft beim Schleusenwärter an und fragt, ob wir gleich mit in die Schleuse einfahren dürften, da das Tor offensteht. Nein, wir müssen warten. Also machen wir am Anleger für Sportboote fest. Es dauert. Beatrice nutzt die Zeit und geht mit Bayou Gassi. Nach knapp einer Stunde werden wir über Lautsprecher aufgerufen und wir erhalten die Freigabe für die Schleusenkammer an Backbord.

35 Minuten später und 9 Meter höher verlassen wir die Schleusenkammer und ich bringe unser Schiff auf die für uns angenehme Reisegeschwindigkeit von 10 km/h.

Gegen 17:00 Uhr erreichen wir im Licht der untergehenden Sonne und bei milden Temperaturen den Sportboothafen Sehnde. Das andere Boot von «De Drait», das mit den ehemaligen Seglern, liegt auch schon hier. Bei der Planung habe ich in Erfahrung gebracht, dass der Hafen durch ein Schutztor vor Schwell geschützt ist. Irgendwie habe ich aber übersehen, dass er nur Boote bis 8 Meter Länge aufnehmen kann. Uns bleibt deshalb nichts anderes übrig als mit dem Aussensteg Vorlieb zu nehmen. Zum Glück werden wir während der Nacht nur ein- oder zweimal von durchfahrenden Grossschiffen durchgeschüttelt.



# Beatrice wird vermisst

---

Im Dorfzentrum von Sehnde, ungefähr 2 km entfernt, haben Beatrice und Thomas in der Karte auf dem Smartphone eine Bäckerei ausfindig gemacht. Beatrice will für diese Strecke das Fahrrad nehmen und schaut, bevor sie losfährt, noch einmal die Karte an.

Es ist feucht und der Nebel hängt tief über dem Kanal. Ich gehe mit Bayou auf Runde. Zeit habe ich genug. Wir erwarten Beatrice erst gegen 8 Uhr zurück.

Das Frühstück ist bereit es fehlen nur die frischen Brötchen und natürlich Beatrice. Der Zeiger rückt unaufhaltsam vorwärts. Noch immer nichts von Beatrice zu sehen. Wir machen uns langsam Sorgen und hoffen, dass nichts Ernsthaftes vorgefallen ist. Schliesslich versucht Thomas die vermisste Beatrice telefonisch zu erreichen. Das klappt und Thomas erfährt, dass sie sich auf dem Rückweg zum Schiff verfahren hat. Schliesslich sehen wir sie kommen und sind erleichtert, dass sie wohlauf ist.

Wir verlassen Sehnde mit einer kleinen Verspätung. Langsam lichtet sich der Nebel und macht der Sonne Platz.

Wir befahren die Scheitelhaltung des Mittellandkanals. Zwischen den Schleusen Süfeld und Anderten liegt der höchstgelegene Kanalabschnitt.

Die 1928 durch den Reichspräsidenten von Hindenburg eröffnete Schleuse Anderten liegt vor uns. Wir können ohne nennenswerte Wartezeit oben in die freie Schleusenkammer einfahren und fahren unten, 14.60 Meter tiefer, wieder aus.

Wir nähern uns dem Yachthafen von Hannover. Herr Voss hatte uns anlässlich der Törn Besprechung empfohlen in Hannover den Dieseltank noch einmal zu füllen. Die Tankuhr teilt mir mit, dass wir etwa einen Viertel des Tanks verbraucht haben. Sylvia ruft bei der Tankstelle an und hat Glück. Der Tankwart ist vor Ort und hat Zeit für uns. Ich lege das Schiff mit der Backbordseite an den etwas improvisiert erscheinenden Steg. Der Tankwart will wissen wieviel Liter so in etwa rein gehen werden. Ich schätze, dass gut und gern 200 Liter Platz haben. Die Pumpe läuft und der Literzähler geht hoch und höher. Klack, der Tank scheint voll. Ein Blick auf die Tankanzeige bestätigt mir – voll. 220 Liter haben wir getankt. Meine Schätzung war gar nicht mal so schlecht. Ich überschlage kurz die Strecke und komme auf einen Durchschnittsverbrauch von 8.50 Liter pro Stunde, inklusive der Heizung, die auf Dauerbetrieb läuft.

Wir verlassen Hannover und erreichen im Laufe des Nachmittags den Yachthafen von Idensen. Nach dem obligaten Ankertrunk machen wir uns frisch und lassen uns im Hafenrestaurant mit einem guten Essen verwöhnen.



# Wir fahren über die Weser

---

Es ist Freitag der 25. Oktober 2019. Wir sind bereits eine Woche auf dem Schiff, hatten viel Sonne, nur ganz wenig Regen und mit 15°C bis 19°C sehr angenehme Temperaturen.

Heute laufen wir pünktlich um 9 Uhr aus. Vor uns liegen 50 Kanalkilometer bis Lübbecke, unserem nächsten Etappenziel.

Das Highlight des heutigen Tages ist sicher die Überquerung der Weser bei Minden. Der Mittellandkanal wird hier auf einem Aquädukt über die Weser geführt. Zusammen mit den verschiedenen Schleusen, die den Abstieg in die Weser ermöglichen, ist das Ganze als das Wasserstrassenkreuz von Minden bekannt. Ein längerer Aufenthalt würde sich sicher lohnen.

Es ist kurz vor 15 Uhr und der Hafen Lübbecke liegt querab an Backbord. Der Hafewart hat uns telefonisch den Gästeplatz am Kopfende des mittleren Stegs zugewiesen. Dumm nur, ein Vereinsmitglied hat sich diesen Platz schon unter den Nagel gerissen. Er will den Platz logischerweise nicht frei machen und schlägt uns vor bis Bad Essen weiterzufahren. Der Hafen dort sei sehr schön. Ich lehne diesen Vorschlag ab. Für heute reicht es, wir wollen nicht noch 2 zusätzliche Stunden Fahrt anhängen. Nach einer kurzen Beratung weisen mir die anwesenden Vereinsmitglieder den Platz an der Innenseite des Stegs zu. Ich manövriere unser Schiff einmal mehr rückwärts in die Box.

Im Hafenrestaurant lassen wir uns von einem Italiener verwöhnen. Zur Vorspeise gibt es ein gutes Carpaccio und zum Hauptgang frische Miesmuscheln mit Pizzabrot und Salat.



## «Legt Euch neben Paula»

---

Dank Dr. Google findet Thomas heraus, dass die nächste Bäckerei zu weit weg ist. Sylvia wirft deshalb den Backofen an und bäckt Brötchen auf. Inzwischen gehen Beatrice und ich mit Bayou auf Runde.

Ich will heute zeitig aufbrechen. Zum einen haben wir eine Etappe von 68 km vor uns, das Ziel ist die Marina Recke und zum anderen müssen wir wieder Vorrat bunkern. Der Kühlschrank und die Schapps leeren sich zusehends.

Gegen 8 Uhr legen wir in Lübecke ab. Auch heute scheint es wieder ein wunderbarer Tag zu werden. Der Wind aus östlicher Richtung ist kühl und frischt gegenüber gestern noch etwas auf. Zum Glück haben wir die Persenning. So können wir den Wind draussen halten und die Sonne rein lassen. Gerade richtig um «fliegend» zu frühstücken.

Aus der Karte entnehme ich, dass es in Bad Essen nicht nur einen Hafen, sondern auch eine gute Gelegenheit gibt, die anstehenden Einkäufe zu tätigen. Wir nähern uns dem Ort und ich übernehme das Ruder. An Steuerbord hat es einen schönen Anleger und etwas weiter vorn sehe ich die Hafeneinfahrt an Backbord. Komisch, der Hafen ist komplett leer. Tja, wenn die Hafeneinfahrt mit einem Tor abgesperrt ist, macht es Sinn vorher mit den Schiffen auszulaufen. Zum Glück bin ich gestern nicht auf den Vorschlag eingegangen bis Bad Essen weiterzufahren. Ich wende das Schiff und manövriere es zurück zum Anleger, wo wir festmachen. Na ja, diese paar zusätzlichen Meter werden wir mit den schweren Taschen auch noch schaffen.

Wir teilen uns nach gewohnter Manier auf. Beatrice und Bayou bilden die Wandergruppe. Sylvia, Thomas und ich bilden den Einkaufstrupp. Nach rund einer Stunde treffen wir uns wieder am Schiff. Nur noch schnell die Einkäufe verstaut und schon legen wir wieder ab.

Bald holen wir den uns bereits bekannten polnischen Kohlenfrachter ein. Es herrscht reger Gegenverkehr. Ich bleibe deshalb hinter dem Frachter und passe auf eine günstige Gelegenheit. Über Funk höre ich wie der Steuermann eines sich schnell von achtern nähernden Lastschiffs dem Kapitän des Kohlenfrachters ankündigt, dass er ihn überholen werde. Der Kollege auf dem Kohlenfrachter nimmt brav die Geschwindigkeit zurück, macht Platz und schon ist der überholende Lastkahn an uns vorbei. Nutze die Gunst der Stunde, denke ich. Voraus kein Schiff in Sicht, achtern ist auch Ruhe, also los, den Gashebel ganz nach unten, Vollgas! Das GPS zeigt knappe 14 km/h. Ich nähere mich dem Kohlenfrachter, kämpfe noch mit den Verwirbelungen des überholenden Schiffs im Wasser, kann mich jedoch gut frei halten und stelle zwei Dinge fest: Der freundliche Kollege auf dem Kohlenfrachter gibt bereits wieder voll Schub und wird schneller. Ich werde von seiner Bugwelle und dem Sog bis auf etwas über 9 km/h abgebremst. Schliesslich schaffe ich es die Bugwelle des Frachters zu überwinden und unser Schiff nimmt sofort wieder Fahrt auf.

Dieses Manöver sollte sich heute noch dreimal wiederholen, nur nicht so extrem.

Der Hafen Recke bietet laut Hafenhandbuch Schiffen bis 12 Meter Länge Platz. Sylvia telefoniert einmal mehr mit dem Hafenmeister, der sagt: «12.90 Meter ist Euer Schiff? Doch, doch das geht. Legt Euch einfach neben Paula an den Steg».



Gegen 16 Uhr erreichen wir Recke. Der Hafen ist gross und sehr schön angelegt. Wir suchen Paula. Schliesslich sehen wir sie in Form eines Ausflugschiffs. Sie liegt gleich beim Aufgang zum Hafenrestaurant. Ich wende unser Schiff über Steuerbord, um den Steg anzulaufen. Ein Zuschauer macht uns darauf aufmerksam, dass draussen im Kanal ein Frachter vorbeifährt. Wir wissen ja inzwischen was das in punkto Sog und Schwell bedeutet. Ich setze etwas zurück, halte mich gut von Paula frei und lasse mich von der Strömung mitziehen. Dabei nimmt unser Schiff seitwärts zügig Fahrt auf. Kurz darauf ist der Spuk vorbei und wir liegen gut vertäut neben Paula am Steg.

Barbecue à Discretion für € 16.50 pro Person, da können wir nicht widerstehen und lassen den Tag mit einem guten Essen und einem guten Glas Wein ausklingen.





# Das «Nasse Dreieck»

---

Es ist Sonntag. Während der Nacht hat es ein wenig geregnet. Der Wind hat aufgefrischt und verweht langsam die Spuren des nächtlichen Regens. Im Hafen ist es ruhig. Wir starten mit der (all)morgendlichen Zeremonie. Frische Brötchen, diesmal per Fahrrad von Beatrice angeliefert, Spaziergang mit Bayou etc.

Gegen 9 Uhr legen wir ab und sagen der Paula «goodbye». Unser heutiges Etappenziel heisst Münster. Wir wollen dort im Yachthafen Monasteria übernachten.

Es ist merklich kühler geworden. Ich stehe am Ruder und die Finger werden langsam klamm. Eine wärmere Jacke ist ab sofort angesagt. Wir machen gute Fahrt und nähern uns langsam aber sicher dem km 0 des Mittellandkanals und damit dem «Nassen Dreieck».

Das «Nasse Dreieck», bei Hörstel-Bergeshövede, bezeichnet das Wasserstrassendreieck, bei dem der Mittellandkanal vom Dortmund-Ems-Kanal abzweigt.

Wir fahren aus dem Mittellandkanal in den Dortmund-Ems-Kanal ein. An Steuerbord ist die Schleuse Bevergern zu sehen. Hier herrscht reger Betrieb, es warten einige Lastkähne auf die Schleusung. Zum Glück fahren wir in die entgegengesetzte Richtung, nach Südosten. Vielleicht ist es im Süden etwas wärmer 😊.

Bis Münster sind es noch 37 km. Der Kanal ist sehr breit und offen, aber es hat auch viel Schiffsverkehr. Wir werden überholt, bleiben hinter einem Frachter «hängen» der langsamer fährt, kommen aber alles in allem gut voran.

Münster ist in Sicht und damit auch die Schleusengruppe Münster. Wir liegen am Anleger und warten. Ein Kilometer vor der Schleuse hat Sylvia angerufen und gefragt, ob wir mit dem Schiff Gerardus schleusen könnten, dem langsamen Frachter vor uns. Sie bekam zur Antwort: «Hätten Sie mal etwas früher angerufen, dann könnten Sie mit Gerardus schleusen. Jetzt habe ich die Schleuse anderweitig belegt, Sie müssen etwa eine Stunde warten.»

Das Warten hat ein Ende und wir können die 6.20 Meter Höhendifferenz endlich überwinden. Bis zum Hafen ist es nicht mehr weit, nur noch ein paar hundert Meter. Ich suche die Einfahrt und finde sie neben einem Anleger der Wasserschutzpolizei. Hm, das also ist der Hafen mit dem wohlklingenden Namen Monasteria? Es gibt ein paar Anleger für kleinere Boote sowie einen langen Steg. Da liegen bereits vier grosse Yachten. Doch gleich bei der Einfahrt ist noch ein Platz frei. Den reisse ich mir unter den Nagel.

Vom Hafenmeister keine Spur. Am Telefon sagte er zwar, dass er vorbeikomme, aber nicht wann. Wir können das Hafengelände nicht verlassen, das Tor ist verschlossen. Irgendwann kommt ein junges Pärchen und holt leere Getränkegebinde von der hinter uns festgemachten Yacht. Sylvia spricht den Burschen an und erfährt, dass er das Liegegeld kassieren und uns einen Schlüssel für das Tor geben könne. Bayou wird es ihm danken, einer längeren Schnüffeltour steht nichts mehr im Wege.

Ich habe mir vom Hafen Monasteria wesentlich mehr versprochen und bin ein wenig enttäuscht über das, was wir hier vorfinden. Wenigstens können wir Wasser bunkern. Wir geniessen ein gutes Bordessen und spülen die Enttäuschung mit einem Glas Wein hinunter.



# Der Schleusenpark Waltrop

---

Die Nacht war sternenklar und ruhig, aber es ist kalt geworden. Das Thermometer steht nur knapp über der 0°C Marke. Auf dem morgendlichen Spaziergang mit Bayou «fangen» Beatrice und ich noch ein paar frische Brötchen und dann geht es ab auf das Schiff, an die Wärme, wo das Frühstück wartet.

Vor dem Ablegen noch einmal alles durchgecheckt und dann geht es los. Unser Etappenziel für heute ist Datteln / Henrichenburg. Wir wollen dort das alte Schiffshebewerk<sup>5</sup> besichtigen.

Wir fahren durch Münster und machen einen kurzen Abstecher in den Stadthafen 1, heute bekannt als Hafen Münster. An Steuerbord lösen bald neue Gebäude die alten Industriebauten ab. Hier gibt es Restaurants und ein grosses Kino. Auch Poller zum Anlegen finden sich. An Backbord wird zwar gebaut, es warten aber noch etliche alte, ungenutzte Industriebauten auf den Abriss. Nicht unbedingt eine Augenweide. Die Nähe des Hafens zur Innenstadt wäre ideal. Allerdings geht aus einschlägigen Internetforen hervor, dass man hier besser nicht übernachtet, vor allem nicht im Sommer.

Der Dortmund-Ems-Kanal oder kurz DEK bietet nicht viel Abwechslung. Er ist relativ breit, gerade und erinnert an eine Autobahn. Über Hiltrup und Senden geht es nach Datteln. Vorbei an der Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals und vorbei am Abzweiger des Datteln-Hamm-Kanals fahren wir bis runter nach Henrichenburg.

Sylvia telefoniert mit dem Hafenmeister des MCB Lünen und fragt nach einem freien Platz. «Ja, wir haben Platz. Rufen Sie noch einmal an, wenn Sie auf Höhe des Kraftwerks sind. Ich stehe dann am Steg und weise Sie ein», sagt er am Telefon. Gesagt, getan. Kurze Zeit später liegen wir sicher vertäut am äussersten Ende des Stegs im Hafen des MCB Lünen.

Es ist früher Nachmittag. Für die Formalitäten bitte ich den Hafenmeister an Bord. Er erklärt uns alles Notwendige und überlässt uns, ohne Depot zu verlangen, den Schlüssel für das Tor und für die Schranke, die die Zufahrt zum Hafengelände versperrt. Er fragt, was wir heute noch vorhätten. Ich antworte ihm, dass wir das Schiffshebewerk besichtigen wollen. Es huscht ein Grinsen über sein Gesicht als er meint: «Da haben Sie wohl Pech. Heute ist Montag und da haben die zu». Na ja, dann wären da noch Einkäufe zu tätigen. Ich frage ihn nach einem Laden in der Nähe. «Ja, eine Einkaufsmöglichkeit gibt es. Gleich nach der Lucas-Brücke hat es einen Supermarkt. Wenn Sie wollen können Sie meinen Bollerwagen haben, dann brauchen Sie nicht alles zu schleppen». Dankend nehme ich das Angebot an.

Während Sylvia, Beatrice und Thomas einkaufen gehen mache ich mich mit Bayou auf, den Schleusenpark<sup>6</sup> Waltrop zu erkunden. Ich komme an den Stegen des Yachtclubs Hebewerk Henrichenburg vorbei. Hier wirkt alles wie ausgestorben. Meine Wahl beim MCB Lünen festzumachen war perfekt. Dann geht es hoch zum Eingang des Museums, wo sich das alte Schiffshebewerk aus dem Jahr 1899 befindet. Durch ein Waldstück gelange ich zur alten, stillgelegten Schleuse aus dem Jahr 1914, in deren Unterwasser wir jetzt liegen.

---

<sup>5</sup> Am 11. August 1899 wurde das Schiffshebewerk Henrichenburg von Kaiser Wilhelm II feierlich eingeweiht. Der gigantische Aufzug liegt seit über 40 Jahren still und wurde in ein Museum umgewandelt / integriert. Mehr unter <https://www.lwl.org/industriemuseum/standorte/schiffshebewerk-henrichenburg>.

<sup>6</sup> Siehe <https://www.ruhrgebiet-industriekultur.de/schiffshebewerk-henrichenburg.html>. und <https://www.youtube.com/watch?v=WEPrnZZd62c>.



Über den grossen Parkplatz erreiche ich die neue Schleuse aus dem Jahr 1989 und von dort sind es nur ein paar Schritte bis zum zweiten Schiffshebewerk, das 1962 in Betrieb genommen und 2005 auf Grund technischer Mängel ausser Dienst gestellt wurde.

Für den Abend hat sich hoher Besuch angemeldet. Carolin, unsere Freundin aus Recklinghausen, besucht uns auf dem Schiff. Sie bringt Lou, die Schwester von Bayou, und Blacky, ihren Zwergpudel mit. Wir haben uns viel zu erzählen und der Abend vergeht wie im Flug. Später begleite ich Carolin zum Wagen. Bei dieser Gelegenheit können sich die Hunde gleich versäubern.





# Der Wasserwanderrastplatz

---

Wieder ist ein schöner, kalter Morgen angebrochen. Heute müssen wir entscheiden über welche Route wir nach Drachten fahren, über den Rhein oder über den Dollard. Nach Abwägen der Vor- und Nachteile entscheiden wir uns für die Rhein-Variante. Den Ausschlag gaben drei Argumente. Erstens: Es gibt auf dem DEK in Richtung Norden ab Fuestrup auf rund 60 km keinen Hafen, den wir anlaufen könnten. 60 km wären noch im Bereich des Machbaren. Doch gibt es auf diesem Streckenabschnitt sechs Schleusen. Unter optimalen Bedingungen könnte es, mit frühem Start und später Ankunft, gerade mal so reichen. Würden wir jedoch an einer der Schleusen hängen bleiben, wäre eine unruhige Nacht vorprogrammiert. Zweitens: Die Zeiten für Hoch- und Niedrigwasser liegen für uns nicht optimal. Wir müssten auf der Ems ab Papenburg gegen den Strom fahren. Das benötigt mehr Zeit und hätte einen höheren Treibstoffverbrauch zur Folge. Drittens: Der Wetterbericht für das Wochenende hat Wind mit Stärke 7, also rund 60 km/h, angesagt. Nicht unbedingt das geeignete Wetter für die Überquerung des Dollard.

Ich suche den Hafenmeister, um ihm den Schlüssel zurückzubringen und mich von ihm zu verabschieden. Auf seinem Schiff ist er nicht. Plötzlich sehe ich ihn, zusammen mit seiner Partnerin und seinem Hund. Er ist oben auf der Strasse, vor der alten Schleuse. Nach einem kurzen Spurt hole ich ihn ein und wir wechseln ein paar Worte. Er fragt, welche Etappe wir heute geplant hätten. «Heute bis Dorsten und morgen bis Wesel, anschliessend über den Rhein nach Arnheim», gebe ich ihm zur Antwort. «Auf dem Wesel-Datteln-Kanal habt ihr mit eurem Schiff in den Häfen keinen Platz. Die sind zu klein. Zudem ist der Wasserstand auf dem Rhein sehr tief. Da habt ihr in den Häfen unter Umständen Probleme mit dem Tiefgang. Fahrt heute auf dem Kanal soweit durch wie möglich, damit ihr morgen auf dem Rhein bis nach Holland kommt. Die Häfen in Holland sind alle tief genug. Die haben keine Probleme mit dem tiefen Wasserstand». Ich bedanke mich für den Tipp und verabschiede mich von ihm.

Wir legen ab und verlassen den gastlichen Ort. Hier werden wir auf jeden Fall wieder einmal anlegen, da sind wir uns einig.

Dem Rat des Hafenmeisters folgend schiebe ich das Etappenziel von Dorsten aus gesehen weiter nach Westen, Richtung Rhein, wo ich in der Karte einen Anleger suche. Die Auswahl ist mager. Kurz vor der letzten Kanalschleuse finde ich die Marina Munderloh. Hoffentlich schaffen wir es bis dorthin. Es sind stattliche 62 km und fünf Schleusen. Das erste Argument gegen die Variante Dollard wäre damit mehr als entkräftet.

Nach rund 6 km nähern wir uns der Einfahrt zum Wesel-Datteln-Kanal. Die Schleusengruppe Datteln liegt vor uns. Wir werden an den Anleger für Sportboote dirigiert und warten auf die Ankunft des Frachtschiffs, mit dem wir schleusen dürfen. Na, das beginnt ja gut, denke ich für mich. Zum Glück dauert es nicht lang. Der Frachter ist da, fährt in die Schleuse ein und ich hinterher. Der Rest ist Routine. Das Prozedere wiederholt sich bei den Schleusen Ahsen und Flaesheim. Wir kommen gut voran bis zur Schleusengruppe Dorsten. Hier kommt uns unser Zugpferdchen abhanden. Der Frachter kann zusammen mit einem bereits wartenden Frachtschiff schleusen und wir müssen warten.

Wir warten auf den angekündigten Schubverband. Dieser trifft nach nicht allzu langer Zeit ein und wir können zusammen mit ihm schleusen. Vor uns liegen noch rund 26 km, also 2½ Stunden Fahrzeit und eine Schleuse. Ich beginne zu rechnen. Sonnenuntergang ist um 17:12 Uhr. 2½ Stunden Fahrzeit plus 1 Stunde Schleusenzeit – das reicht nicht. Ich muss mir etwas einfallen lassen. Denn bei Dunkelheit dürfen wir mit dem gemieteten Schiff nicht fahren.



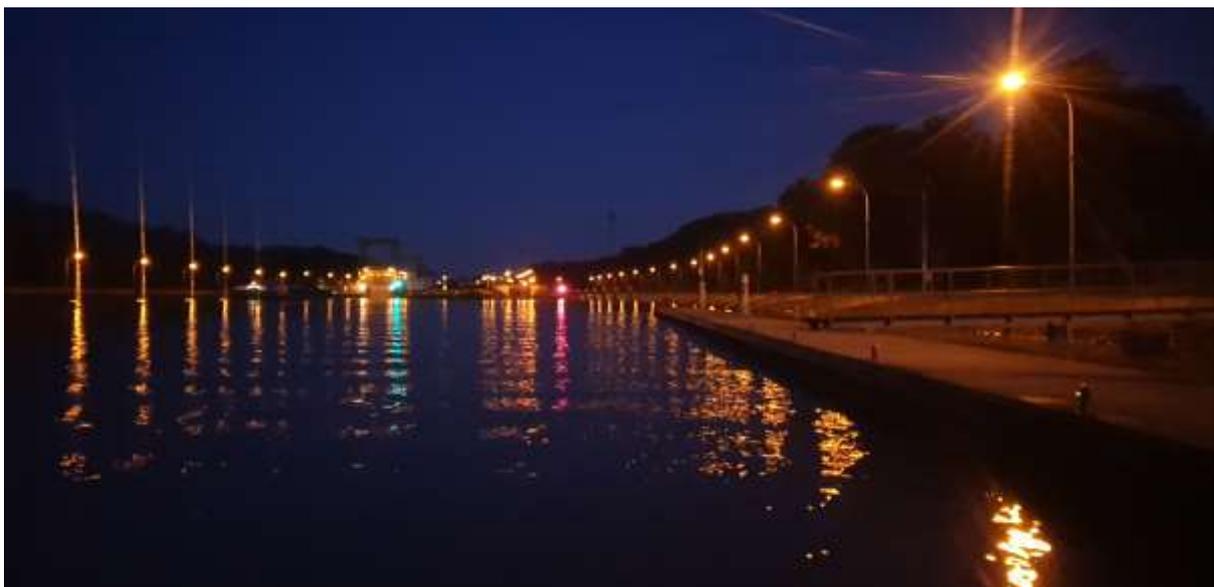
Ich konsultiere wieder die Karten und finde schliesslich gleich im Unterwasser der Schleusengruppe Hünxe ein P-Zeichen mit dem Vermerk max. 72 h. Das könnte die Rettung sein. Die Fahrzeit würde sich dadurch um rund eine Stunde reduzieren. Sylvia ruft bei der Schleuse an und fragt nach, ob dieser Anleger für uns geeignet sein. Ein netter Herr gibt ihr bereitwillig Auskunft und teilt ihr mit, dass es sich um einen sogenannten Wasserwanderrastplatz für die Sportschiffahrt handle. Perfekt, wir sollten den Anleger noch vor Einbruch der Dunkelheit erreichen.

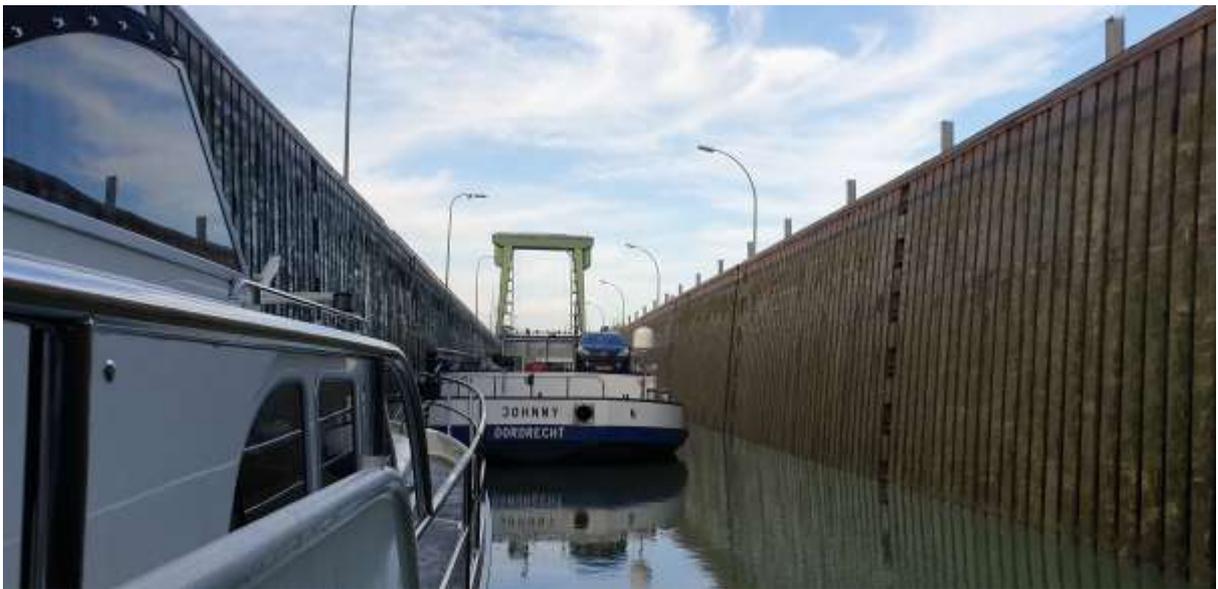
Den Schubverband, mit dem wir die Schleuse Dorsten bewältigten, können wir kurz unterhalb der Schleuse überholen. Er legt an. Wir fahren weiter westwärts, vor uns liegen noch immer 15 km. Die Sonne steht schon tief und spiegelt sich im Wasser vor dem Schiff. Es ist beinahe unmöglich etwas zu sehen, so stark blenden die Sonne und die Spiegelung.

Die Zeit verrinnt und die Sonne verschwindet langsam hinter den Baumwipfeln. Kurz vor 17 Uhr sind wir in der Nähe der Schleusengruppe Hünxe. Sylvia telefoniert noch einmal mit der Schleuse und meldet uns für die Schleusung an. Kein Frachtschiff das bergwärts fährt, keines das talwärts fährt. Das Schleusentor ist geschlossen. Das deutet darauf hin, dass die Schleuse für Bergfahrer vorbereitet, also leer ist. Uns rennt die Zeit davon, denn es wird von Minute zu Minute dunkler.

Der nette Schleusenwart erbarmt sich unser, schliesst unten das Tor und füllt die Schleusenkammer. Die Flutlichtanlage der Schleuse ist bereits eingeschaltet als sich das Tor für uns öffnet. Ich fahre in die Schleuse ein und es geht nach unten. Höflich winken wir dem Schleusenwart zu und bedanken uns für sein Entgegenkommen.

In der bereits stark fortgeschrittenen Dämmerung halten wir Ausschau nach dem Anleger. Im sprichwörtlich letzten Schimmer des Tageslichts machen wir fest. Wir haben es geschafft. Ich bin erleichtert. Keine 10 Minuten später ist es stockfinstere Nacht. Nur die Lampen der nahegelegenen Schleuse und die Kandelaber entlang des Weges zur Schleuse bringen etwas Licht ins Dunkel.





# Hinaus auf den Rhein

---

Ein wunderbarer Morgen bricht an. Der Himmel ist herrlich blau, dichter Nebel wallt über dem Kanal und die Baumwipfel links und rechts des Kanals fangen die ersten Sonnenstrahlen ein. Es ist «arschkalt». Der Anleger ist vom Raureif weiss überzogen und der Tau, der sich während der Nacht auf dem Deck niedergeschlagen hat, ist gefroren.

Wir essen unten im Salon an der Wärme und ich beobachte den Nebel über dem Wasser. Immer wieder sehe ich Frachtschiffe aus dem Nebel auftauchen oder im Nebel verschwinden. Abzulegen und loszufahren können wir bei diesen Verhältnissen vergessen.

Langsam steigt die Sonne höher und Dank den wärmenden Strahlen lichtet sich der Nebel zusehends. Wir machen klar Schiff. Dazu gehört auch die aussen beschlagenen Scheiben abzuwischen. Ich kletterte über das Vordeck auf das Dach des Salons. Die Kletterpartie wird wegen dem überfrorenen Tau zur reinsten Rutschpartie.

Wir legen ab. Der Nebel hat sich weitestgehend aufgelöst und wir geniessen die wärmende Sonne, während wir ruhig und gemächlich dahingleiten. Unser Ziel für heute liegt bereits in den Niederlanden. Je nach Strömung auf dem Nederrijn ist es Arnheim oder Giesbeek.

Die letzte Schleusengruppe des Wesel-Datteln-Kanals, Friedrichsfeld, liegt vor uns. Wir kommen zügig durch und fahren 7 Meter tiefer bereits im Wasser des Rheins aus der Schleusenkammer aus. Hier ist ganz schön was los! Da kommt mir schon ein erstes Frachtschiff mit hoher Geschwindigkeit entgegen. Der Bergfahrer hat eine blaue Tafel gehisst. Das heisst für mich, dass ich ihn an meiner Steuerbordseite kreuzen muss.

Ich lasse die hohen Uferbefestigungen hinter mir und kann einen ersten Blick auf den Rhein und den regen Verkehr erhaschen. Die nächsten 67 km werden wir auf dem Rhein talwärts zurücklegen und uns von der Strömung mittragen lassen.

Der Rhein hat wenig Wasser. Die Bühnen an Steuerbord ragen weit ins Wasser hinein und obwohl das Fahrwasser recht breit ist halte ich mich möglichst nah am rechten Ufer. Dank dem tiefen Wasserstand laufen wir nicht Gefahr auf die Bühnen aufzulaufen. Die Geschwindigkeit über Grund liegt jetzt, unterstützt durch die Strömung, bei rund 15 km/h. Wir sollten in rund 4 Stunden in Arnheim ankommen, sofern nichts dazwischenkommt.

Wir sind auf der Höhe von Emmerich und wir beschliessen den Yachthafen von Emmerich anzulaufen, damit Bayou sich versäubern kann. Die Einfahrt des Hafens liegt Steuerbord voraus. Ein Blick zurück, hinten ist alles klar. Ich lasse das Schiff nach Backbord driften um anschliessend über Steuerbord zu wenden. Die Hafeneinfahrt habe ich inzwischen passiert und kann sie nun gegen die Strömung anlaufen. Und die hat es in sich. Das GPS zeigt bei gleicher Drehzahl noch knapp 3 km/h über Grund.



Geschafft! Ich biege in die Hafeneinfahrt ein und wir folgen einem geschwungenen Kanal, der uns durchs Grüne in einen grossen See führen sollte. Hoffentlich haben wir genug Wasser unter dem Kiel. Ich behalte das Echolot im Auge und taste mich langsam vor. Die Wassertiefe reicht aus, der Kanal wird breiter und mündet in einen sehr schönen See. Ich überquere den See und lege am Kopfende des Stegs an, auf dem wir zuvor zwei Männer ausgemacht hatten. Im Gespräch stellt sich heraus, dass der eine der Hafenmeister ist. Wir dürfen für eine halbe Stunde bleiben. Die Routine schlägt wieder zu. Beatrice und Bayou machen einen kurzen Spaziergang, ich halte am Tor zum Steg Wache, um Beatrice wieder reinzulassen, während Sylvia und Thomas einen kleinen Lunch vorbereiten.

Zurück durch den von Büschen gesäumten Kanal geht es wieder hinaus auf den Rhein. Wir begegnen grossen Containerschiffen, kleineren Schüttgutfrachtern, Schubverbänden mit 2 bis 3 Leichtern vor- und nebeneinander, werden von Talfahrern überholt, kurz, ein emsiges Treiben und ein herrlicher Anblick.

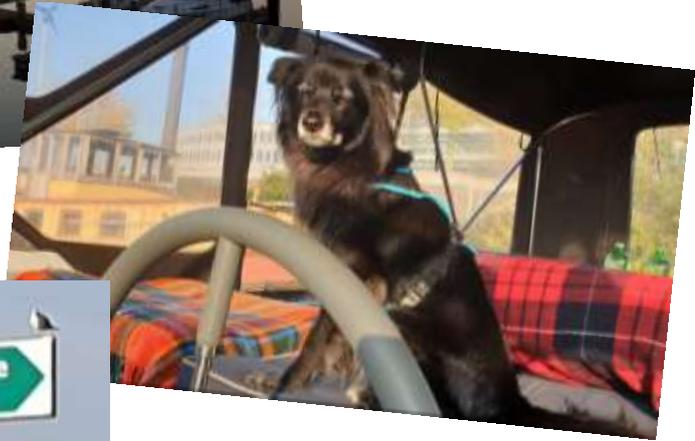
Thomas steht am Ruder und hält das Schiff auf Kurs. Ich sitze auf dem Vorschiff an der Sonne und lasse das Geschehen auf mich wirken. Die Temperatur liegt so bei 9°C. Es weht ein schwacher Wind, der sich mit dem Fahrwind etwas verstärkt und dafür sorgt, dass ich den Kragen der Jacke höher ziehe. Wir sind flott unterwegs und haben die Deutsch-Niederländische Grenze bereits passiert. Irgendwie beschleicht mich plötzlich das Gefühl, dass etwas nicht stimmt. Ich schaue über die Schulter zurück und sehe am Steuerbordufer achterlich eine Tafel verschwinden auf der «Waal» steht. Ich brauche einen Moment, um zu realisieren was los ist. Wir haben soeben die Abzweigung in den Pannerdense Kanaal verpasst.

Ich übernehme das Ruder von Thomas und nehme die Motorendrehzahl zurück. Um zur Abzweigung zurückzukommen muss ich zuerst rüber ans entgegengesetzte Ufer. Ich warte den Gegenverkehr ab, ein Kontrollblick nach hinten zeigt, dass ich freie Bahn habe und los geht's. Ruder hart Backbord, Motorendrehzahl rauf und möglichst schnell die Seite gewechselt. Die Strömung versetzt uns zügig flussabwärts. Am anderen Ufer angekommen heisst es gegen die Strömung anzukämpfen und Höhe zu machen. Nach und nach nähern wir uns wieder dem Abzweiger. Ich muss noch mehr Höhe machen, damit ich die Kurve kriege und mich die Strömung nicht auf die Steine der Fahrwassertrennung auflaufen lässt.

Jep, das war's. Wir fahren auf dem Pannerdense Kanaal Richtung Arnheim. Von vorn nähert sich in zügiger Gleitfahrt ein Patrouillenboot der niederländischen Wasserschutzpolizei. «Haltet eure Gläser fest, die Bugwelle ist nicht ohne», warne ich die Crew. Der Kapitän des Patrouillenboots hat wohl meine Warnung auch gehört und verringert freundlicherweise das Tempo.

Etwas gemächlicher, die Strömung ist nicht mehr so stark wie auf dem Rhein, nähern wir uns Arnheim. Bei der Planung habe ich gesehen, dass es hier zwei Häfen gibt. Sylvia versucht mal beim R & Z.V. Jason anzu-rufen und landet gleich einen Treffer. Der Liegeplatz für die Nacht ist klar. Es geht auf 16 Uhr zu. Das Licht der tiefstehenden Sonne hüllt den Hafen und die Gebäude oben am Quai in ein wunderschönes, gelbes Licht.

Beatrice macht sich mit Bayou einmal mehr auf den Weg, die Gegend zu erkunden. Im zweiten Hafen, dem Jachthaven Valkenburg, hat Beatrice ein türkisches Restaurant ausfindig gemacht und bringt auch gleich die Speisekarte mit. Die Auswahl auf der Karte spricht uns an und wir beschliessen den Türken heute Abend zu berücksichtigen.



# Die Gelderse IJssel

---

Wir können einen wunderbaren Sonnenaufgang geniessen. Ich bin zusammen mit Thomas und Bayou unterwegs die Brücke von Arnheim<sup>7</sup> zu suchen. Es ist kalt, die klare Nacht hat die Temperatur auf fast 0°C absinken lassen. An der Nieuwe Kade liegen drei Flusskreuzfahrtschiffe. Eines davon fährt unter Schweizer Flagge. Es herrscht bereits emsiges Treiben. Ein Kreuzfahrtschiff legt ab und fährt rückwärts gegen die moderate Strömung des Nederrijns hoch bis zum Nieuwe Haven. Dort wird es Treibstoff bunkern. Flussabwärts sehen wir, nicht allzu weit von uns entfernt, die berühmt-berühmte Brücke von Arnheim.

Auch wir legen ab und fahren rund 3 km auf dem Nederrijn bergwärts bis zum Abzweiger in die Gelderse IJssel. Unser heutiges Etappenziel ist der Jachthafen von Deventer. Je weiter wir uns vom Rhein entfernen und uns dabei in das niederländische Kanalsystem vortasten, umso schwächer wird die Strömung. Wir sehen es auch an der Geschwindigkeitsanzeige bzw. dem GPS, das uns die Fahrt über Grund anzeigt.

Wir passieren die Einfahrt zum See «Rhederlaag», an dessen Ufer Giesbeek liegt. Hier, in einem der Häfen, hätten wir übernachtet, wenn der Wasserstand auf dem Rhein hoch und damit die Strömung auf dem Nederrijn sehr stark gewesen wäre.

Über Doesburg und Dieren erreichen wir kurz nach Mittag Zutphen. Wir beschliessen im Hafen einen Anleger zu suchen, damit Bayou an Land sein Geschäft verrichten kann. Gesagt, getan. Ich übernehme das Ruder von Beatrice und steure die Hafeneinfahrt an. Wie war das? Die Strömung nimmt ab? Ich werde von der Strömung zügig an der Hafeneinfahrt vorbeigespült und muss wenden. Bevor ich wenden kann muss ich ein bergwärts fahrendes Frachtschiff passieren lassen. Seine Bugwelle lässt unser Schiff ganz schön auf dem Wasser tanzen und wir bieten den am Ufer die Mittagszeit verbringenden Leuten Unterhaltung vom Feinsten.

Ich steure das Schiff schliesslich durch die Hafeneinfahrt in ruhiges Wasser, wo wir gleich steuerbord am Steg anlegen können. Der Hafenmeister ist uns beim Festmachen behilflich. Beatrice und Thomas «schnappen» sich Bayou während Sylvia und ich mit dem Hafenmeister klönen<sup>8</sup>. Hier gefällt es uns. Wir werden Zutphen sicher wieder einmal anlaufen und ein paar Tage hier verbringen.

Wir fahren weiter talwärts, unser Ziel ist Deventer.

Der grosse Jachthafen am westlichen Ende der Stadt ist fast leer. Viele haben ihre Schiffe bereits ausgewasert. Der Hafenmeisterin fällt es daher nicht schwer uns einen schönen Platz zuzuweisen. Nachdem die Formalitäten erledigt sind bunkern Thomas und ich Wasser, machen es uns anschliessend an Bord gemütlich und geniessen die letzten Sonnenstrahlen. Schade, dass das Hafenrestaurant jahreszeitlich bedingt bereits geschlossen ist. Es macht einen sehr guten Eindruck.

---

<sup>7</sup> Die heute nach John Dutton Frost, einem britischen Generalmajor benannte Brücke führt unweit unseres Liegeplatzes über den Nederrijn. Siehe auch [https://de.wikipedia.org/wiki/Operation\\_Market\\_Garden](https://de.wikipedia.org/wiki/Operation_Market_Garden).

<sup>8</sup> Norddeutscher Ausdruck für gemütlich plaudern.



# Kampen oder Zwartsluis?

---

Es ist etwas wärmer geworden. In der Nacht hat es nicht so weit abgekühlt wie in den vergangenen Tagen. Der Himmel ist bewölkt und es sieht nach Regen aus.

Wir werfen heute etwas früher als üblich die Leinen los und verlassen den Hafen. Beim Passieren der Hafeneinfahrt fragt mich Sylvia: «Warum hast Du gestern beim Einbiegen in den Hafen einen so grossen Bogen gemacht? Es hat ja kaum Strömung.» Ich überlasse Sylvia das Ruder. Über Backbord abdrehend fährt sie ein kurzes Stück bergwärts, um dort zu wenden und die Hafeneinfahrt anzusteuern. Bereits beim Eindrehen nach Steuerbord stellt sie fest, dass sie die Strömung unterschätzt hat.

Heute ist der 1. November. Ab heute werden in ganz Friesland aber auch in anderen Gebieten der Niederlande die Brücken und Schleusen nur noch auf Anfrage und auf «Gefallen» geöffnet. Das ist für mich eine neue Situation und ich habe keine Ahnung was das auf den weiteren Verlauf der Reise für Auswirkungen hat. Denn, ich muss mich entscheiden, ob wir Lemmer über das IJsselmeer oder via Zwartsluis und Emmeloord auf den Kanälen anfahren sollen. Auf der Strecke über das IJsselmeer gibt es keine niederen Brücken, die für uns geöffnet werden müssen. Hingegen liegen auf der Strecke über Zwartsluis und Emmeloord verschiedene Brücken und Schleusen, die für uns bedient werden müssen.

Es regnet leicht. Wir folgen dem Lauf der Geldersen IJssel und nähern uns langsam Zwolle und damit der Abzweigung zum Zwolle-IJssel-Kanaal, der uns über das Zwarte Water nach Zwartsluis bringen würde. Ich konsultiere noch einmal die Karte und entscheide, dass wir heute weiter talwärts fahren und Kampen anlaufen. Dort können wir uns über die Bedingungen auf dem IJsselmeer informieren. Sollten wir das IJsselmeer nicht befahren können, müssten wir morgen bergwärts zurück nach Zwolle.

Kurz nach Mittag erreichen wir Kampen. Von Beat und Monika Ineichen hatten wir im September erfahren, dass der Buitenhaven sehr schön sei. Sylvia ruft den Hafenmeister an und fragt nach einem Platz. „Selbstverständlich haben wir Platz“, lautet die Antwort.

Wir erreichen Kampen und halten nach der Hafeneinfahrt Ausschau. Da gibt es zwei Einbuchtungen. Auf der Karte ist die zweite Einbuchtung mit Buitenhaven angeschrieben, also nehmen wir diese. Durch eine sehr enge Einfahrt, es liegen an Steuerbord noch ein paar grössere Segler und ein Trawler, laufe ich in den Hafen ein. Alles recht eng hier! Ganz an der Stirnseite des Hafens sehen wir einen Platz, der für unser Schiff gross genug sein dürfte. Ich halte darauf zu und sehe, dass von links jemand schnellen Schrittes auf den anvisierten Platz zueilt. Es ist der Hafewart, der uns die Leinen abnimmt. Der Hafen ist so eng, dass ich vorsichtig Eindrehen muss, damit ich mit dem Bug bzw. dem Heck kein anderes Schiff ramme.

Wir liegen mit der Steuerbordseite an der Hafenmauer, gut geschützt vor dem Wind aus südlicher Richtung und sehr bequem für den Ein- und Ausstieg. Beatrice ist bereits mit Bayou auf Runde, während Thomas und ich versuchen, den Stromkasten in den Griff zu bekommen.

Da es erst kurz nach Mittag ist mache ich mich im Nieselregen auf den Weg, um einen Fischstand zu suchen der Kibbeling verkauft. Beatrice und Bayou begleiten mich und wir versuchen unser Glück im Stadtzentrum. Es gibt zwar ein paar Marktstände aber leider keine Fischfrittiererei. So kehren wir ohne Kibbeling zum Schiff zurück, wo wir uns aus den vorhandenen Beständen verpflegen.



Der Wind frischt auf und das Wetter klart auf. Das bewegt uns die Stadt Kampen zu erkunden. Vom Buitenhaven aus folgen wir der Ijsselkadde bis zur Brücke mit den goldenen Rädern, die über die Ijssel führt. Gleich bei der Brücke sehen wir dann doch noch eine Fischbude im Stil eines Schnellimbiss. Na ja, zu spät, wir sind verpflegt.

Wir biegen nach rechts in die kleinen Seitengässchen ab und lassen uns im Strom der Passanten durch die „Einkaufsmeile“ treiben. Hier und dort entdecken wir kleine Sehenswürdigkeiten. Zum Abschluss unseres Ausflugs stehen wir vor einem der grossen Stadttore. Dort wo früher einst die Stadtmauer verlief führt uns eine schöne Strasse zurück zum Hafen.

Es beginnt erneut zu regnen. Bei diesem Wetter will niemand mehr raus. Vor dem Schlafengehen nur noch eine kurze Runde mit Bayou und dann heisst es „gute Nacht“.

Während der Nacht schüttet es recht ergiebig und der Wind meldet sich zurück. Irgendwann so gegen 4 Uhr erwachen wir, weil es in der Kabine von der Decke tropft. Zum Glück sammelt sich das Wasser in der Decke und tritt nur an einer Stelle aus. Sylvia stellt den Wassernapf von Bayou unter, so bleibt sein Schlafplatz trocken und wir können weiterschlafen.



# Wir liegen in Kampen

---

Das Wetter hat etwas aufgeklart. Trotzdem fällt die Etappe über das Ijsselmeer nach Urk oder sogar Lemmer für heute flach. Die Wetter App zeigt Wind aus Süd bis Südwest mit einer Stärke von 6 bis 7 BF und einer Wellenhöhe bis zu 1 m. Damit wäre das dritte Argument, das gegen den Dollard sprach, auch dahin.

Diesen garstigen Bedingungen wollen wir uns nicht aussetzen, zumal die App für den morgigen Sonntag leichten Wind bis 2 BF und Wellen bis 30 cm Höhe vermeldet. Wir beschliessen deshalb, heute in Kampen zu bleiben und den Tag hier zu verbringen.

Bei schönem Wetter machen sich Beatrice und Thomas auf den Weg zum Supermarkt während Sylvia und ich beim Hafenmeister vorbeischaun. Kaum im Büro des Hafenmeisters angekommen fegen starke Böen über den Hafen hinweg. Gleichzeitig schüttet es wie aus Kübeln. Der Spuk dauert nur wenige Minuten und schon scheint wieder die Sonne.

Beide, der Hafenmeister und sein Stellvertreter, sind sehr freundlich, nett und hilfsbereit. Das muss belohnt werden. Wir überbringen ihnen eine Flagge des schleusenverein.ch. Im Gegenzug erhalten wir von ihnen die Flagge des Buitenhaven und werden zu einem Kaffee eingeladen. Dabei ergibt sich ein Gespräch mit anderen Gästen. Auch sie haben dem Hafenmeister eine Flagge übergeben. Da sie noch eine zweite dabei haben bekommen wir sie. Es ist die Flagge des Hafens von Elburg. Vielen Dank, wir werden sie hissen, wenn wir irgendwann in den Hafen von Elburg einlaufen.

Einen weiteren nächtlichen «Wassereinbruch» durch starken Regen wollen wir nicht noch einmal in Kauf nehmen. Bei einem Schiffsausrüster finde ich, nach kundiger Beratung, ein Mittel, um den Mastfuss auf dem Schiff abzudichten.

Das Wetter klart immer mehr auf und bei wunderbarem Sonnenschein machen wir uns auf in die Stadt. Wir schlendern durch die Strassen und Gassen bis wir schliesslich mitten zwischen den Marktständen stehen. Hurra, heute hat es sogar einen Fischstand, wo wir die begehrten Kibbeling zum Apero bekommen.

Wir wollen heute auswärts essen gehen. Schliesslich finden wir im Stadtzentrum noch einen Platz. Die anderen auf der Wunschliste stehenden Restaurants weisen uns ab, weil sie bereits ausgebucht sind. Auf dem Rückweg zum Schiff beginnt es wieder leicht zu regnen und zu nieseln.



# Über das IJsselmeer

---

Es ist bewölkt, vereinzelt drückt die Sonne durch die Wolken. Das Wetter hält sich an die Vorhersage. Wir verlassen den Hafen von Kampen und folgen weiter der IJssel.

Wir passieren das IJsseloog<sup>9</sup>, eine künstlich angelegte Insel, überqueren das Ketelmeer und gelangen schliesslich zur Ketelbrug. Der Wind weht schwach aus südlicher Richtung, das IJsselmeer ist ruhig und die Sicht ist gut. Wir beschliessen deshalb Urk rechts liegen zu lassen und direkt nach Lemmer zu fahren.

Wir folgen der Fahrwasserbetonung und halten uns vom Windpark frei. Westlich des Rotterdamsehoek, rund ½ sm vor dem Deich, der das Hinterland vor Überflutung schützt, befindet sich ein Wellenbrecher. Der aus dem Wasser ragende Teil des Bauwerks wird von tausenden von Wasservögeln belagert. Auch hier fahren wir in gebührendem Abstand vorbei, damit wir die Vögel nicht stören.

Im Laufe des Nachmittags erreichen wir Lemmer und machen im Jachthafen Lemsterbaai fest. Es beginnt wieder leicht zu regnen und der Wind frischt ebenfalls auf. Das stört uns aber nicht weiter, die heikelste Passage der Reise habe wir bei optimalen Bedingungen hinter uns gebracht.

Beatrice und Thomas sind auf dem Rückweg zum Schiff, als neben ihnen ein Auto anhält, zwei Personen aussteigen und sie herzlich begrüßen. Was für eine Überraschung. Beatrice und Thomas lernten Anette und Marc in Falzeben kennen. Da sie ein paar Tage Ferien in Friesland verbringen und Thomas im Facebook ein Foto des Schiffs und des Hafens postete machten sie sich kurzentschlossen auf den Weg nach Lemmer, um uns zu suchen. Eigentlich wollten sie uns im Hafen von Urk überraschen, den wir ursprünglich anlaufen wollten.

Wir sitzen gemütlich auf dem Schiff beisammen, klönen und trinken Kaffee während es draussen dunkel wird und stark regnet. Wir sind wieder allein, die Gäste haben sich verabschiedet. Es stellt sich die Frage nach dem Essen. Bei dem Wetter mag niemand mehr in die Stadt gehen. So beschliessen wir den Abend gemütlich an Bord zu verbringen.

---

<sup>9</sup> Die Insel wurde als Deponie für den Schlamm aus dem Ketelmeer angelegt. Siehe auch <https://de.wikipedia.org/wiki/IJsseloog>.



# Brücklein öffne dich!

---

Es ist bewölkt, kalt und es weht eine steife Brise vom IJsselmeer her. Da seit dem 1. November in Friesland fast alle Schleusen und Brücken nur noch «auf Gefallen» geöffnet werden haben wir in der Planung vorgesehen, die Grossschiffahrtsschleuse auf dem Prinses Margrietkanaal anzulaufen.

Weil der Hafenmeister uns aber bereits am Vorabend den Tipp gab, nach dem «Gefallen» zu fragen und meinte «alles kein Problem, die öffnen die Schleuse und die Brücken», startet Sylvia vor dem Ablegen eine Telefonaktion.

Nach ein paar kleineren Problemen technischer und sprachlicher Art hat Sylvia die diensthabende Schleusenwärterin von Lemmer in der Leitung und verabredet mit ihr, dass sie die Schleuse und die beiden Gemeindebrücken um 10 Uhr für uns öffnen werde. Die nette Dame erklärt sich auch bereit, bei der Provinzverwaltung von Friesland die Öffnung der letzten zu passierenden Brücke, der Zijlroedebrug, anzufragen.

Kurz von 10 Uhr legen wir ab und sind gespannt, ob sich die Schleusenwärterin an den Termin hält. Zu unserer grossen Überraschung öffnet sich kurz nach 10 Uhr das Schleusentor und das Signal gibt die Einfahrt frei.

Lemmer ohne Schiffe! Ein sehr gewöhnungsbedürftiger Anblick und, ganz ehrlich, ich komme mir etwas deplatziert vor.

Nachdem die Durchfahrt von Lemmer so problemlos funktioniert hat stellen wir kurzerhand unsere Fahrroute um. Sylvia setzt sich mit dem Telefon hin und organisiert die Öffnung der Brücke von IJlst, dem einzigen «Hindernis» auf dem Weg nach Sneek. Irgendwie werde ich das Gefühl nicht los, dass wir noch etwas übersehen haben. Irgendetwas war doch da noch.

Als wir vom Prinses Margrietkanaal in die Jeltlesleat einbiegen wird mir klar, dass mich das Gefühl nicht getäuscht hat. Ich sehe auf der Karte, dass in Osingahuizen auch noch eine Brücke auf uns wartet. Das war's, was mir keine Ruhe liess. Es gelingt Sylvia mit einem kurzen Anruf auch die Öffnung dieser Brücke zeitnah zu organisieren, sodass unserem Plan, in Sneek «De Kolk» anzulaufen und vor dem Wassertor zu übernachten, nichts mehr im Wege steht.

«De Kolk», in den Sommermonaten mit Schiffen überstellt, präsentiert sich in ihrer ganzen Pracht. Es herrscht gähnende Leere im Hafenbecken. Das einzige Schiff, das hier festgemacht hat, ist unseres.

Anlässlich eines Stadtrundgangs, bei dem wir nach einer Bäckerei Ausschau halten, reservieren wir im Grand Café «De Walrus» auch gleich einen Tisch für das Abendessen.

Sneek by night im November – da ist im Vergleich zum Sommer nicht mehr viel los. Schon gegen 21 Uhr sind die Strassen fast wie ausgestorben und die Trottoirs hochgeklappt.



# In Grou stinkt's

---

Wir sitzen unter Deck gemütlich beim Frühstück. Draussen hält ein gelbes Fahrzeug der Provinzverwaltung und zwei Männer steigen aus. Mit einem missbilligenden Blick auf das Schiff bzw. das Landstromkabel macht sich einer der beiden Männer am Stromkasten zu schaffen. Er steckt unser Kabel aus und wirft den Stecker samt Kabelende auf das Vorschiff. Der zweite Mann stülpt derweil eine Blache über den Kasten und verschliesst sie mit einem Vorhängeschloss. Fertig Strom für diese Saison. Wortlos steigen die beiden Männer wieder in den Wagen, fahren bis zum nächsten Stromkasten, wo sich die Prozedur des Zudeckens wiederholt.

Sylvia hat am Vortag bereits die Durchfahrt durch Sneek organisiert. Pünktlich tauchen die Brückenwärter auf und öffnen eine Brücke nach der anderen für uns. In Rekordzeit sind wir auf der anderen Seite der Stadt, wo uns bis zum heutigen Etappenziel in Grou keine tiefliegenden Brücken mehr den Weg versperren.

In Grou angekommen legen wir das Schiff gleich vor dem Hotel Oostergoo an den Steg. Irgendetwas riecht hier komisch. Ich denke noch, ob es sich um Geruchsemissionen der von Handwerkern ausgeführten Arbeiten handelt. Wie dem auch sei, wir machen Grou unsicher und genehmigen uns im Het Theehuis ein Glas Wein und eine Portion Bitterballen.

Zurück auf dem Schiff stinkt es noch immer. Jetzt erkenne ich den Geruch. Es stinkt nach Hundesch... Die Quelle des Gestanks ist rasch gefunden. Ein Abfalleimer in dem Hundekot offen entsorgt werden kann verbreitet in der ganzen Gegend einen penetranten Gestank. Wir verholen das Schiff so weit wie möglich. Bloss weg vom Abfalleimer.

In Grou, wie zuvor in Lemmer und Sneek, ist es ruhig geworden. Der grosse Hafen ist fast leer, an der Dorf-kade liegen nur wir, zusammen mit einem grossen Segelschiff, das in der nahegelegenen Zijlmakereij wohl mit neuen Tüchern ausgestattet werden soll.

Den ersten Teil des Abends verbringen wir noch einmal im Het Theehuis, wo wir sehr gut essen und lassen dann den zweiten Teil an Bord gemütlich ausklingen.



# Besuch bei der Marco Polo II

---

Es ist Mittwoch, bewölkt, kühl und windig. Wir legen in Grou ab und fahren über den Prinses Margrietkanaal in Richtung Burgum. Kurz nach der Fonejachtbrug biegen wir in den Van Harinxmakanaal ein und erreichen gegen Mittag die Hemrik Werft, wo unsere Marco Polo II liegt.

Wir belegen das Schiff am Steg und ich mache mich auf die Suche nach Marinus, dem Leiter der Werft. Ich treffe ihn humpelnd im Laden. Er hat sich einen Nerv eingeklemmt. «Wir kommen die Marco Polo II besuchen», sage ich und sehe, wie ein Lächeln über sein Gesicht huscht.

Die Marco Polo II liegt in der Halle im Winterschlaf. Wir gehen an Bord, schauen nach dem Rechten und verstauen ein paar Utensilien, die wir auf dem gemieteten Boot nicht mehr brauchen. Soweit ist alles in Ordnung, kein Grund zur Sorge.

Eigentlich wollten wir hier übernachten. Wir verwerfen den Plan, weil das Industriequartier Hemrik nicht viel Sehenswertes bietet. Ich mache den Vorschlag, einen Abstecher nach Franeker zu machen und dort die Nacht zu verbringen.

Wir verabschieden uns von Marinus und begeben uns zurück an Bord. Ein Blick auf die Anzeige des Wassertanks sagt mir, dass er noch gut zu einem Drittel gefüllt ist. Auch die Anzeige des Dieseltanks zeigt noch gut einen Drittel an. Also, Leinen los und auf geht es nach Franeker.

Nach gut 2 Stunden Fahrt erreichen wir das Städtchen Franeker. Die Stationsbrug wird anstandslos geöffnet. Klar, wir fahren ja hier auf einer Grossschiffahrtsroute. Die Einschränkungen gelten auf dieser Route nicht.

Kurz nach der Brücke fahren wir rechts in einen kleinen Stadtkanal, wenden das Schiff und legen mit der Steuerbordseite bei der Brouwersbrug an. Beatrice und Thomas erkunden das Städtchen während Sylvia und ich an Bord zum Rechten sehen.



# Adrenalin pur!

---

Mitten in der Nacht erwache ich. Irgendwo im Rumpf des Schiffes läuft eine Pumpe. Hm, woher kommt das bloss? Ach du grüne Neune! Das ist die Wasserpumpe, die nicht mehr abstellt. Der Wassertank ist leer! Ich habe doch vor dem Schlafen gehen noch einmal die Anzeige angeschaut. Sie stand immer noch bei einem Drittel und jetzt soll der Tank leer sein?

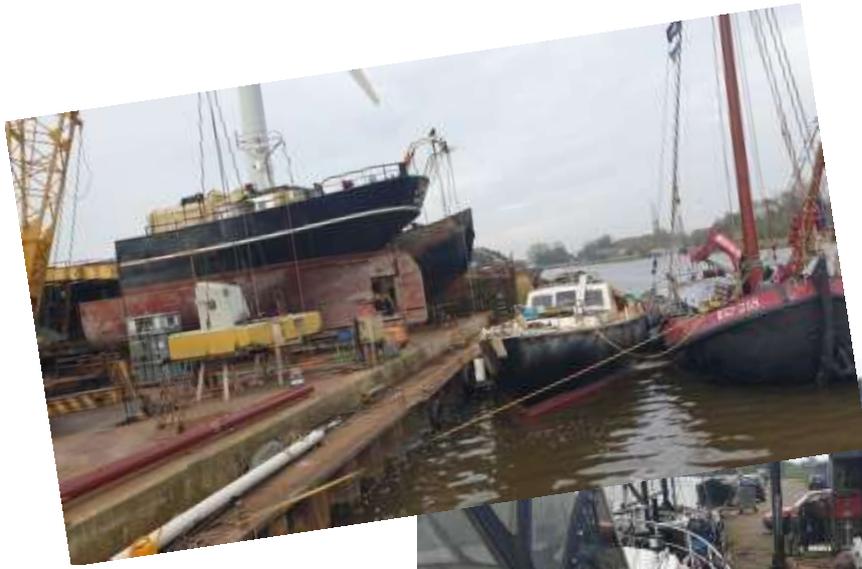
Ich schäle mich aus der Koje und schalte am Elektropanel die Wasserpumpe aus. Mein Verdacht bestätigt sich, die Pumpe schweigt. So ein Mist! Das wäre nicht nötig gewesen. Ich überlege, was das für Konsequenzen mit sich bringt. Dass Sylvia am Morgen kein Wasser für den Kaffee hat ist das kleinste Problem. Das grössere Problem ist, dass die Toilettenspülung mit Wasser aus dem Wassertank versorgt wird. Wo kein Wasser, da keine Spülung. Oder etwa doch? Ja, für das «kleine Geschäft» reicht es, abpumpen geht, ohne dass die Toilette Schaden nimmt. Für das «grosse Geschäft» können wir mit dem Eimer Wasser aus dem Kanal schöpfen.

Es ist kurz vor 1 Uhr. Ich ziehe mich an und schleiche von Bord, um das zum Hafen gehörende Toilettengebäude ausfindig zu machen. Nach einer halben Stunde kehre ich an Bord zurück. Ich hab's nicht gefunden. Ich muss davon ausgehen, dass die Toiletten um diese Jahreszeit so oder so nicht mehr offen und zugänglich sind. Entlang des Anlegers wurden nämlich die Wasserschläuche bereits abmontiert und, wie ein Versuch zeigte, aus dem Wasserhahn tropft es nur.

Ich liege wieder in der Koje und versuche vergeblich einzuschlafen. Ich bin noch zu aufgedreht vom nächtlichen Spaziergang. Plötzlich bin ich hellwach und ich merke, wie sich ein Adrenalinschub im Körper ausbreitet. Was, wenn die Dieselanzeige auch so zuverlässig arbeitet wie die Wasseranzeige? Sitzen wir demnächst auch dieselmässig auf dem Trockenen? Ich beginne zu rechnen. In Plaue sind wir mit einem vollen Tank gestartet. In Hannover haben wir 220 Liter gebunkert. Laut der Anzeige war das ungefähr ein Viertel des Tankinhalts. Ich hatte ausgerechnet, dass wir, inklusive Heizung, rund 8 Liter Diesel pro Stunde verbrauchen. Ich überlege hin und her. Da waren der Rhein, der Nederrijn und die Ijssel. Dank der Strömung konnten wir Diesel sparen. Doch dann war da das Ijsselmeer, das uns sicher etwas mehr Dieserverbrauch beschert hat. Und dann ist da ja noch die Heizung, die auch Diesel aus dem Tank nimmt.

Wie ich auch rechne, ich komme zu keinem brauchbaren Ergebnis. Es gibt nur eins, ich muss morgen Diesel tanken, damit wir sicher nach Drachten kommen. Ich ziehe die Waterkaarten App zu Rate und werde schnell fündig. Rund 1 km nach der Stationsbrug in Richtung Leeuwarden gibt es eine Tankstelle. Ich kann jetzt nur hoffen, dass der Diesel bis dorthin reicht. Die Heizung läuft auf alle Fälle noch ...

Ich konnte doch noch etwas schlafen. Beatrice und Thomas haben von meinem nächtlichen Ausflug nichts mitbekommen und sind entsprechend überrascht, als ich ihnen davon erzähle. Beatrice und ich gehen frische Brötchen holen. Bevor wir uns auf den Weg machen, bitte ich Sylvia bei der Tankstelle anzurufen und uns anzumelden. Mich ereilt die frohe Botschaft schon auf dem Rückweg zum Schiff. Es gibt Diesel und es gibt Wasser.



Ich starte den Motor und wir legen ab. Hoffentlich müssen wir an der Brücke nicht zu lange warten und hoffentlich lässt uns der Motor nicht gleich unter der Brücke im Stich. Nein, es geht alles glatt. Nun gut, langsame Fahrt ist angesagt, Diesel sparen. Nach rund etwa 10 Minuten Fahrt sehe ich die Tankstelle. Gott sei Dank, der Motor läuft noch immer. Die Tankwartin vertreibt einen am Quai liegenden Segler, damit wir anlegen können. Das Schiff ist fest, der Diesel kann fließen.

Thomas schnappt sich den Wasserschlauch. Der Wasserdruck ist gut, Thomas füllt und füllt aber nichts tut sich an der Anzeige. Irgendwann nach langer Zeit bewegt sie sich etwas. Ich kümmerge mich derweilen um den Diesel. Die Anzeige an der Zapfsäule irritiert mich. Sie zeigt bereits € 350.-- und ich habe erst rund 30 Liter getankt. Darauf angesprochen meint die Tankwartin lapidar: «Na, da hat sich wohl die Anzeige nicht ganz zurückgestellt. Ich rechne das nachher aus.» Bei 100 Litern ist Ende der Fahnenstange. Es kommt kein Diesel mehr aus dem Zapfhahn. «Wir haben zwei Tanks. Anscheinend ist dieser Tank leer. Macht nichts, nehmen wir den anderen», meint die Tankwartin, gibt mir einen anderen Zapfhahn in die Hand und nimmt die zweite Säule in Betrieb. Die Anzeige wird auf 0 gestellt. Das dauert! Cent, um Cent, um Cent dreht sich die Anzeige zurück. Plötzlich macht sie einen Sprung und steht auf 0. Weiter geht es mit tanken. Nach rund 400 Liter Diesel reicht es. Damit kommen wir sicher nach Drachten. Ich bin jetzt schon gespannt wieviel Diesel wir dort noch bunkern. Sylvia erledigt das Finanzielle und dann heisst es einmal mehr «Leinen los».

Nach der ganzen Aufregung wird jetzt erst mal Frühstück gemacht. Wir wechseln uns beim Fahren und Frühstück ab. Es bläst ein kalter Wind. Hier und dort sehe ich, dass Regenschauer niedergehen. Wir sind bis jetzt noch verschont geblieben.

Auf dem Van Harinxmakanaal erreichen wir Leeuwarden. Bei der Fonejachtbrug biegen wir in den Prinses Margrietkanaal ein. Auf Höhe Warten biegen wir in die Lange Slot ab und erreichen schliesslich den Princenhof. Mittlerweile regnet es. Ich mache einen kleinen Abstecher nach Ernewald. Auch hier bietet sich uns ein eher trostloses Bild. Kein einziges Schiff liegt an den Stegen, alles ausgestorben, alles geschlossen.

Wir stehen vor der letzten Brücke auf unserer Reise, der Hoodambrug. Da wir uns auf der Grossschiffsrouten vom Prinses Margrietkanaal nach Drachten befinden wird die Brücke anstandslos bedient. Wir biegen in die Wide le ein und folgen dem betonnten Fahrweg bis kurz vor Drachten. Über die Nieuwe Drait erreichen wir schliesslich bei Regen den Hafen der Vermietung «De Drait».

Ich manövriere das Schiff rückwärts in eine freie Lücke am Steg, wo wir von einem alten Bekannten, von Herrn Voss, begrüsst werden. Er hat in Plaue alles dicht gemacht und ist nach Drachten gereist. Er wird den Winter über hier in Drachten arbeiten und im Frühling wieder nach Plaue übersiedeln.

Nach einer kurzen Verschnaufpause geht es ans Packen. Irgendwann zwischendurch sehe ich, dass Herr Voss das Schiff betankt. Nach gut 160 Litern ist der Tank voll. Puh, in Franeker waren also noch rund 240 Liter im Tank. Die ganze Aufregung um sonst? Nein. Schieben geht nicht, wenn der Motor abstellt.

Bayou hat nach drei Wochen seine geliebte Transportbox im Auto entdeckt und nimmt sie sofort in Beschlag. Auf dem Schiff stehen überall Taschen herum, Nahrungsmittel haben wir keine mehr an Bord, also fahren wir mit dem Auto nach Drachten und gehen etwas essen.



# Auf der Autobahn

---

Ein wunderbarer Morgen bricht an. Der Regen hat sich verzogen, es hat aufgeklart und die Temperatur ist wieder im Keller. Zum Glück sind die Autoscheiben nicht vereist.

Thomas und ich verstauen das ganze Gepäck im Wagen während Sylvia mit der Vermietung abrechnet und Beatrice sich um Bayou kümmert. Schnell ist alles erledigt und wir sind startklar. Unser Ziel für heute ist das Rheinhotel Larus in Kaltenengers in der Nähe von Koblenz. Wir werden dort übernachten.

Von Drachten fahren wir über Leeuwarden nach Harlingen. Dann entlang der Waddensee und über den Ijsselmeerdamm bis Den Oever. Weiter über Medemblik und den Houtribdijk nach Lelystad.

Gegen 15 Uhr erreichen wir ohne nennenswerte Staus und Zwischenfälle das Rheinhotel Larus in Kaltenengers. Hier schliessen wir das Kapitel «Schiffsüberführung» ab.

Bei einem sehr guten Nachtessen, Sylvia und ich sind von Beatrice und Thomas eingeladen, lassen wir die vielen Eindrücke noch einmal revuepassieren. Vielen Dank für die Einladung.

# Wetterbeobachtungen

---

Tg	Datum	Temp	Eindruck
Fr	18.10.2019	14°C	Im Laufe des Tages zunehmende Bewölkung und gegen Aben leichter Regen, der aber schnell wieder weg ist.
Sa	19.10.2019	15°C	Bewölkt und windig, gegen Abend Regen, in der Nacht klart es auf
So	20.10.2019	15°C	Leicht bewölkt, zwischendurch ein wenig Regen, anschliessend wieder heiter
Mo	21.10.2019	17°C	Leicht bewölkt, freundlicher Eindruck
Di	22.10.2019	15°C	Vorwiegend sonnig
Mi	23.10.2019	15°C	Morgens bewölkt, im Tagesverlauf recht sonnig
Do	24.10.2019	17°C	Am Morgen Nebel, später sonnig
Fr	25.10.2019	19°C	Leicht bewölkt, auffrischender Wind aus Ost bis Südost
Sa	26.10.2019	19°C	Sonnig, Wind aus Ost bis Südost
So	27.10.2019	15°C	In der Nacht Regen, im Tagesverlauf zunehmend sonniger, windig
Mo	28.10.2019	15°C	Nach einer kalten Nacht sehr sonnig
Di	29.10.2019	11°C	Sonnig
Mi	30.10.2019	9°C	Sonnig
Do	31.10.2019	7°C	Sonnig
Fr	01.11.2019	2°C	Morgens bedeckt später Nieselregen, am Nachmittag Aufhellungen, in der Nacht Starkregen und starker Wind
Sa	02.11.2019	5°C	Am Morgen Regen später vorwiegend sonnig, am Abend Nieselregen, den ganzen Tag Starkwind > 6 Bf.
So	03.11.2019	8°C	Bewölkt, am späten Nachmittag Regen, schwach windig, gute Sicht
Mo	04.11.2019	7°C	Windig und bewölkt, später etwas Nieselregen
Di	05.11.2019	5°C	Windig und bewölkt, später etwas Nieselregen
Mi	06.11.2019	7°C	Leicht bewölkt, im Tagesverlauf immer sonniger
Do	07.11.2019	5°C	Bewölkt und windig, gegen Mittag Regen der am Abend aufhört
Fr	08.11.2019	5°C	Schönes, sonniges Wetter

# Tagesetappen

## Effektive Fahrroute

Plaue via Waltrop, Rhein und Ijsselmeer nach Drachten

### Wasserstrasse

Tg	Datum	km	Hindernisse		Standort / Zielort
			Schl.	Br.	
Fr	18.10.2019				Übernahme Schiff
Sa	19.10.2019				Wagen nach Drachten überführen

### Elbe-Havel-Wasserstrasse

So	20.10.2019	50	2		Liegestelle Burg, freier Anleger
----	------------	----	---	--	----------------------------------

### Mittellandkanal

Mo	21.10.2019	50	1		Sportboothafen Calvörde
Di	22.10.2019	37			1. MC Wolfsburg
Mi	23.10.2019	62	1		Yachthafen Sehnde
Do	24.10.2019	50	1		Yachthafen Idensen
Fr	25.10.2019	55			Yachthafen Lübbecke
Sa	26.10.2019	68			Marina Recke Yachthafen

### Dortmund-Ems-Kanal (zu Berg Richtung Dortmund)

So	27.10.2019	50	1		Münster / Monasteria Yachthafen
Mo	28.10.2019	54			Datteln / Motorbootclub Lünen

### Wesel-Datteln-Kanal

Di	29.10.2019	53	5		Liegeplatz Hünxe, Wasserwanderrastplatz
----	------------	----	---	--	---

### Rhein (km 814), Pandensersche Kop, Geldersche Ijssel, Niederrhein

Mi	30.10.2019	81	1		Arnhem / ZRM Jason
Do	31.10.2019	63			Deventer / Jachthaven ZMV Deventer
Fr	01.11.2019	48			Passantenhaven Kampen (Buitenhaven)
Sa	02.11.2019	-			

### Ijsselmeer

So	03.11.2019	50			Lemmer / Jachthaven Lemster Baai
----	------------	----	--	--	----------------------------------

### Prinses Margrietkanaal

Mo	04.11.2019	29	1	5	Sneek / Waterport
Di	05.11.2019	18		3	Grouw / Suderkade

### Van Harinxma Kanaal

Mi	06.11.2019	42		1	Franeker / Stadthafen
----	------------	----	--	---	-----------------------

### Wide Ie

Do	07.11.2019	48		2	Drachten / De Drait
Fr	08.11.2019				Abgabe Schiff

**Total km 908**

**Text**

Bruno N. Burri

**Fotos**

Beatrice & Thomas Schneebeli, Sylvia & Bruno Burri

© 2020