

Marco Polo II



Rückführungstörn

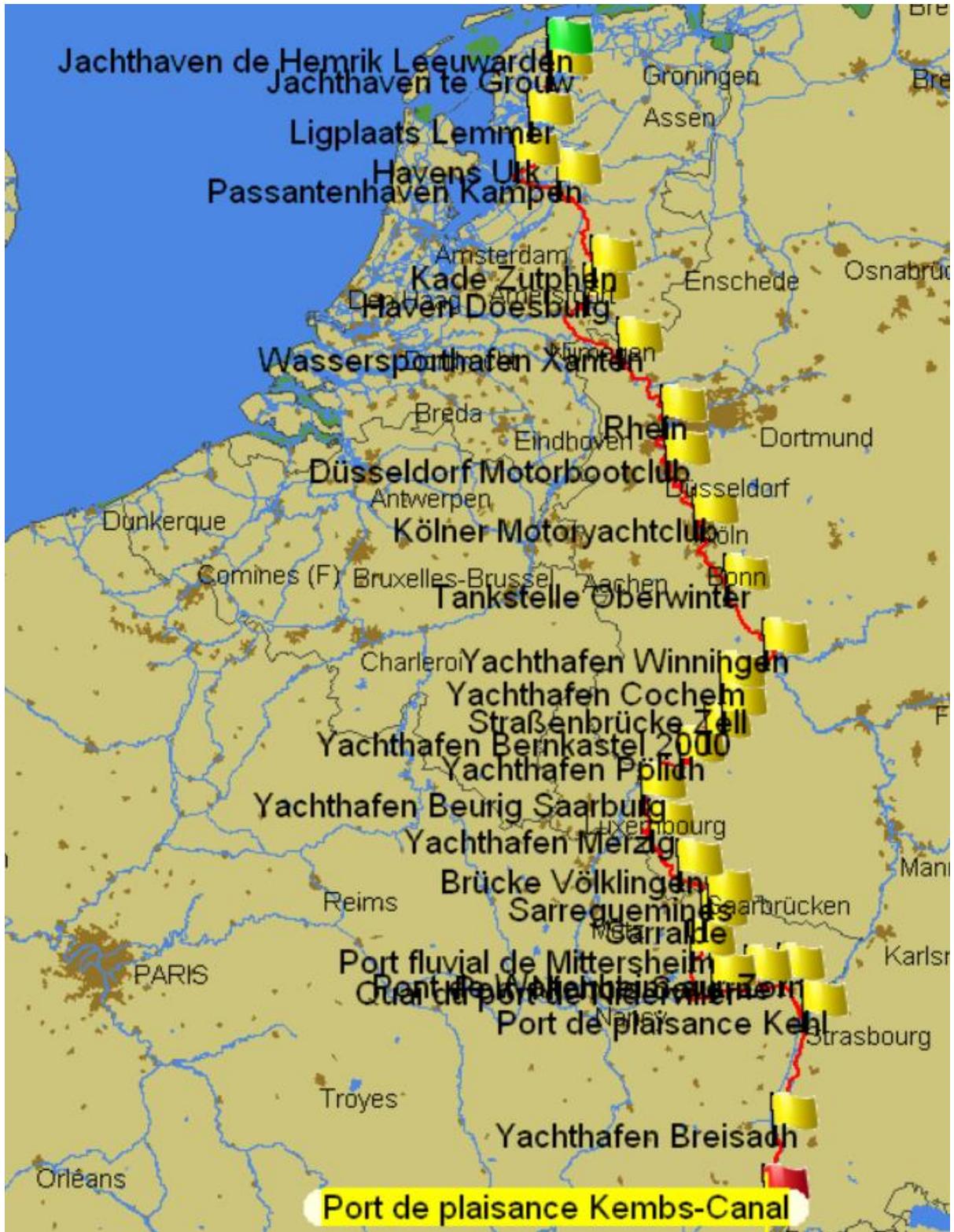
vom 27. September bis 29. Oktober 2023

von

Kembs im Elsass (F)

nach

Leeuwarden in Friesland (NL)



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	5
Es ist Zeit Abschied zu nehmen	6
Der zweite Tag auf dem Rhein	8
Eine angenehme, ruhige Etappe	9
Saverne und die Bootsausstellung.....	11
Eine mühsame «Schleuserei».....	13
Von nun an geht es abwärts	17
Der erste Regenschauer	19
Die letzte Etappe in Frankreich.....	21
Auf der Saar, im Geleit der WSP	23
Mit dem Auto zum Einkaufen fahren	26
Die «Grosse Saarschleife»	29
Ein Landausflug.....	32
Goodbye Saar, hello Mosel.....	35
Nur eine kurze Etappe	38
Zellers «Schwarze Katz».....	41
Steil, steiler, am steilsten	45
Rot-weiße und grün-weiße Fahrwasserbegrenzungen?.....	47
Lieber Besuch	50
Das Wetter dreht	51
Für ein «Kölsch» reicht es leider nicht.....	55
Ein herrlicher Ausblick.....	58
«Manche drehen um und fahren zurück».....	61
Das “Reeße Pöntje”	63
Eine 1:n Beziehung oder ein Fluss mit vielen Namen	64
Plötzlich war es dunkel, kalt und nass	65
Die goldenen Räder von Kampen	67
Einst lag die Stadt noch an der Zuiderzee	69
Diese Stadt ist immer einen Aufenthalt wert	71
«Mir gönd go lädele”	73
In vertrauter Umgebung.....	74
Das könnte teuer werden	76
Wir haben unser Ziel erreicht.....	77

Nachwort..... 79

Vorwort

Nachdem wir Ende Mai die Marco Polo II im Port de Plaisance de Kembs festgemacht hatten war klar, dass wir das Schiff während den Sommermonaten mehr oder weniger als Ferienhäuschen nutzen würden.

Bis Ende Juni arbeitete ich noch 100%. So fuhren wir jeweils am Freitagabend nach Kembs und am Sonntagabend wieder nach Hause. Es gab einzelne verlängerte Wochenenden, da ich noch Überzeit abbauen konnte. Schnell war dieser Monat um und wir konnten ab Juli die Marco Polo II so richtig geniessen.

Das Wetter stimmte, es war zeitweise schon fast zu heiss. Auch das Umfeld im Hafen war perfekt. Schnell fanden wir Anschluss, kamen mit Dauermietern in Kontakt oder konnten das eine oder andere interessante Gespräch mit Passanten führen. Auch für Bayou war das Gebiet super. Es hatte schöne Wege, gab viel zu schnüffeln und er konnte an heissen Tagen im Kanal schwimmen. Hin und wieder zeigten sich Nutrias oder es pflatschte so richtig, wenn ein grosser Fisch aus dem Wasser sprang. Wenn wir keine Lust hatten zu kochen liessen wir uns in der Auberge de la Peniche kulinarisch verwöhnen.

Vom 8. Juli bis 30. Juli waren wir unterwegs. Wir wollten ursprünglich den auf dem Hinweg entstandenen Schaden am Bug der Marco Polo II bei Kuhnle in Niderviller reparieren lassen. Auf dem Hinweg würden uns Petra und Raymond, auf dem Rückweg Beatrice und Thomas begleiten. Sylvia organisierte für die Hin- und Rückfahrt die Übernachtungsmöglichkeiten und wir überlegten, wie wir das mit den Autos hinkriegen. Aus der Reparatur wurde nichts, wir mussten den Auftrag annullieren. Sie wird jetzt im Herbst / Winter in den Niederlanden ausgeführt. Wir entschieden die Fahrt trotzdem zu machen, da schon alles in die Wege geleitet war. Während der Zeit, die wir für die Reparatur eingeplant hatten, konnte Sylvia frei machen und wir unternahmen einen Abstecher nach Nancy.

Anfang September konnte ich meine ehemaligen Arbeitskollegen nach Kembs einladen. Herzlichen Dank an Hansueli, der für das leibliche Wohl besorgt war. Es war ein wunderschöner Tag und es hat allen sehr gut gefallen. Auch etliche Freunde, Verwandte und Bekannte fanden den Weg nach Kembs, um uns zu besuchen. So durften wir alles in allem einen wunderschönen Sommer verbringen.

Die Zeit ging viel zu schnell vorbei und der Tag der Rückreise nach Leeuwarden kam immer näher. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge nahmen wir Abschied von den neu gewonnenen Freunden im Hafen. Herzlichen Dank an Gabriel und Louis, dass wir im Hafen von Kembs zu Gast sein und eine so tolle Zeit erleben durften.

Es ist Zeit Abschied zu nehmen

Es ist kurz nach 7 Uhr. Heute bin ich mit Bayou auf der letzten Morgenrunde in Kembs. Es ist kühl. Während der Nacht war der Himmel klar, was sich auf die Temperatur ausgewirkt hat. Über dem Canal de Huningue liegt ein leichter Nebel.



Auch über dem Wasser des Grand Canal d'Alsace schweben einzelne, dünne Nebelschwaden. Der Herbst macht sich langsam aber sicher bemerkbar.

Ein Blick zum Himmel verspricht für heute einen schönen und sonnigen Tag. Perfekt für den Start und hoffentlich ein gutes Vorzeichen für die bevorstehende Fahrt mit der Marco Polo II nach Leeuwarden.

Kurz nach 10 Uhr heisst es „Leinen los“ und ich manövriere die Marco Polo II aus ihrem Platz im Hafen hinaus in die Strömung des Kanals. Mit etwas Wehmut blicken wir zurück und denken an die schöne Zeit, die wir hier verbringen und an die vielen lieben und aufgeschlossenen Leute, die wir während den Sommermonaten kennenlernen durften.

Die Maschine läuft im Standgas, trotzdem zeigt das GPS eine Geschwindigkeit von knapp 8 km/h. Die Strömung von 3 bis 4 km/h hat uns aufgenommen und trägt uns mit. Wir gleiten am bewaldeten Kanalbord vorbei in Richtung „Loch Ness“, der Mündung des alten Kanalabschnitts in das Oberwasser der Schleuse Kembs-Niffer.



Das „Loch Ness“ ist eine Engstelle. Früher war hier eine Drehbrücke. Heute stehen nur noch deren Fundamente und die ragen nur knapp über die Wasseroberfläche hinaus. Das tückische am „Loch Ness“ ist die Strömung. Hier, im alten Kanalabschnitt zwischen Basel und Kembs, wurde in Huningue der «Parc des Eaux Vives» eingerichtet, eine Kanu, Kayak und Rafting Strecke. Was die Kanuten weiter oben freut wird hier unten für die Freizeitskipper zu einer Herausforderung.

«Nessie» ist bezwungen und die Marco Polo II schwimmen jetzt im Oberwasser der Ancienne Ecluse de Kembs-Niffer. Ich funke die Schleuse an und erbitte die Durchfahrt. Mir wird die Auskunft beschieden, dass wir ein zweites Schiff abwarten müssten. Wenig später sehe ich, dass sich ein kleines Sportboot, das im Hafen von Kembs seinen Standplatz hat, dem «Loch Ness» nähert.

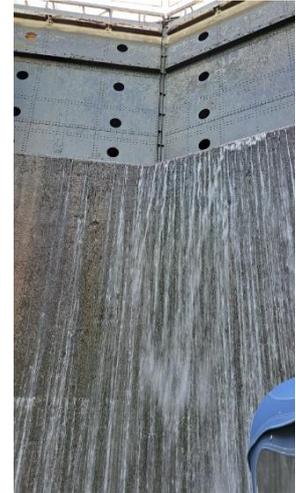


Wir schleusen ab, fahren aus und ich folge der Betonung, um die Untiefe zu umfahren. Wir sind jetzt auf dem Grand Canal d'Alsace, auf dem wir zu Tal fahren. Das Wetter ist herrlich. Stahlblauer Himmel, nicht zu heiss, einfach perfekt. Vor uns sehen wir noch das Heck eines Berufsschiffs, das sich langsam entfernt. Weit und breit ist sonst kein Schiff zu sehen und wir gleiten gemütlich, mitgetragen von der Strömung, mit rund 13 km/h zu Tal.



Vor uns liegen die eindrücklichen Schleusen von Ottmarsheim und Fessenheim sowie die Schleuse Vogelgrün bei Breisach, unserem ersten Etappenziel.

Es läuft recht gut, die Wartezeiten an den Schleusen halten sich in Grenzen.



Im Jachthafen von Breisach (D) legen wir am Steg der Tankstelle an, um noch einmal Diesel für die weitere Fahrt zu bunkern. Der stellvertretende Hafemeister übergibt mir den Zapfhahn und bedient die Anlage. Die Marco Polo II ist nicht sehr durstig. Der Tank ist schnell voll und der «Chef» weist uns den Platz Nr. 4 für die Nacht zu.



Das Schiff ist vertäut, der Steuerstand ist aufgeräumt und Bayou konnte sich auch schon versäubern. Jetzt haben wir uns ein Apéro verdient. Auf der Hafenmole setzen wir uns auf der überdachten Bank in den Schatten und genießen ein Amer Bière.

Langsam geht der erste Tag unserer Reise zu Ende und die Nacht senkt sich über Breisach, den Hafen und den Rhein.



Der zweite Tag auf dem Rhein



Der Morgen beginnt mit einem schönen Morgenrot, das die Kulisse der Stadt und der Île du Rhin in ein rötliches Licht taucht. In der Regel kein gutes Zeichen, was das Wetter betrifft.

Zu dritt gehen wir auf «Brötchenjagd» in Breisach. Schnell werden wir im schönen Städtchen fündig. Zurück beim Hafen geht Sylvia das Frühstück vorbereiten während Bayou

und ich noch eine kurze Ehrenrunde am Rheinufer drehen.

Kurz nach 9 Uhr sind wir bereit zum Ablegen. Wir haben heute eine lange Etappe vor uns. Ziel ist Kehl, vis-à-vis von Strassburg.

Das Wetter spielt mit. Der Himmel klart immer weiter auf und die Sonne setzt sich einmal mehr in Szene.

Unterhalb von Breisach wechseln sich das Bett des Rheins und der Grand Canal d'Alsace ab. Mal fahren wir auf dem Rhein, mal auf dem Kanal. Die Kanalabschnitte beginnen jeweils mit einer Staustufe des Rheins und enden mit einer Schleuse bzw. einem Kraftwerk zur Gewinnung von elektrischer Energie.

Die Schleuse von Markolsheim haben wir schnell passiert. Bei der Schleuse Rhinau werden wir ausgebremst. Wir müssen auf ein Berufsschiff warten, das irgendwann kommen sollte. Tatsächlich taucht das Schiff nach rund 45 Minuten auf und wir können gemeinsam zu Tal schleusen.



Die Schleuse von Gerstheim passieren wir wiederum problemlos. Bei der Anmeldung an der Schleuse Strassburg wird mir beschieden, dass die grosse Kammer gerade hochkomme, wir jedoch zwei Berufsschiffe abwarten müssten und dann an dritter Position in die Schleuse einfahren könnten.

Es zieht sich. Das erste Berufsschiff ist da und wartet, bis der Tanker, der zuvor aufgeschleust wurde, endlich aus der Kammer gefahren kommt. Hurra, jetzt taucht auch das zweite Berufsschiff auf. In seinem Kielwasser tuckern wir langsam in Richtung Schleuse.



Vor uns liegen noch rund 7 km bis zum Ziel. Punkt 18 Uhr schliesse ich den Eintrag im Logbuch ab. Die Marco Polo II liegt gut vertäut am Gästesteg im Jachthafen von Kehl.

Jetzt noch ein kurzer Lauf mit Bayou, das Futter für ihn bereit gemacht, schnell geduscht und ab geht es ins Hafrestaurant, wo wir auf der Terrasse den Tag bei einem sehr guten Essen und einem guten Glas Wein ausklingen lassen.

Eine angenehme, ruhige Etappe

Nach einer ruhigen und milden Nacht wird es langsam hell. Jetzt, Ende September, werden die Tage schon spürbar kürzer und wir müssen uns langsam auch auf kältere Nächte einstellen.



Wieder einmal sind wir auf «Brötchenjagd», diesmal in Kehl. Unweit des Hafengebietes befinden sich der Bahnhof, Einkaufsläden und eine Bäckerei. Sylvia sucht die Bäckerei auf, während ich mit Bayou den Park am Rhein erkunde. Bald sind wir wieder zurück auf der Marco Polo II und es gibt Frühstück.

Die Scheiben im Cockpit sind heute nur leicht beschlagen und der Steuerstand ist schnell bereit. Wir legen gegen 9:30 Uhr ab und gleiten langsam vor bis zur Hafenausfahrt. Auf dem Monitor sehe ich anhand des AIS-Signals, dass sich auf dem Rhein ein Schiff der Hafenein-/ausfahrt nähert. Ich greife zum Funk und kündige an, dass ich aus dem Hafen ausfahren will. Prompt kommt die Antwort: «Komm nur, wir machen langsam». Ich beschleunige und fahre aus dem Hafen, hinaus auf den Rhein. Beim Schiff, das mir den Vortritt gelassen hat, handelt es sich um ein Arbeitsschiff der WSV, der Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung.

Wir geniessen das kurze und vorerst letzte Stück auf dem Rhein, bevor wir links in den Port autonome de Strasbourg einbiegen. Unser Ziel die Nordschleuse zum inneren Hafenbecken.



Über Funk rufe ich den Schleusenwärter. Ich bekomme zur Antwort, dass es rund 45 Minuten dauern würde, bis wir die Schleuse passieren könnten. Wir legen uns vor der Schleuse an die Mauer und warten. Schon nach kurzer Zeit öffnet sich das Schleusentor und das Einfahrtssignal geht auf grün. Also, Leinen los und ab in die Schleuse. Kaum eingefahren schliesst sich das Tor hinter uns und wir überwinden die kleine Höhendifferenz. Es dauert, bis sich das vor-

dere Tor öffnet. Im grösser werdenden Spalt sehe ich, dass die der Schleuse nachgelagerte Eisenbahnbrücke uns noch die Durchfahrt versperrt. Das Tor ist noch nicht ganz offen, als sich auch die Eisenbahnbrücke in Bewegung setzt, nach links ausschwenkt und uns den Weg frei gibt. Auch so lässt sich die Wartezeit überbrücken. Danke, lieber Schleusenmeister.



Durch den inneren Hafenbereich gelangen wir in den Canal de la Marne au Rhin. Er führt uns durch Strassburg, vorbei an der Russisch-orthodoxen Kirche mit ihren goldenen Türmen, dem Europaparlament und einer Schlafstelle von Obdach-



losen, unter der Brücke im Stadtteil Wacken.

Wir erreichen die erste Schleuse, die Nr. 51, bei Schiltigheim. Weiter geht es nach Souffelweyersheim. Diese Schleuse ist für ihre ruppige Strömung beim Aufschleusen bekannt. Im Oberwasser der Schleuse befindet sich ein schöner Anleger. Zwar etwas laut wegen der Strasse, jedoch gut gelegen für einen Besuch der Stadt Strassburg, die von hier aus mit der Strassenbahn erreichbar ist.



In Vendenheim nähern wir uns der dortigen Drehbrücke. Das Signal steht auf Rot. Eigenartig. Ich sehe hinter der Brücke bis hoch zur Schleuse kein Schiff warten. Nach ein paar Minuten wechselt das Licht auf Rot/Grün und die Brücke geht langsam auf. Wir passieren sie und stehen kurz darauf vor der Schleuse. Hier ist eine Schleusenwärterin daran zum Rechten zu sehen. Anscheinend gab es eine Störung, die sie beheben musste.

Wir passieren noch die Ecluse Nr. 44 von Waltenheim-sur-Zorn und dann ist Schluss für heute. Wir belegen die Marco Polo II am schönen Anleger im Oberwasser der Schleuse.

Das Wetter hat den ganzen Tag über gut mitgespielt. Ich gehe mit Bayou auf einen Lauf. Dabei überquere ich den Kanal und den Fluss Zorn und nähere mich dem Nachbarort Mommenheim. Hier haben Beatrice und Thomas im Juli auf der Rückreise von Niderviller nach Kembs übernachtet.



Die Bewölkung nimmt im Laufe des späteren Nachmittags zu und es weht ein mässiger, in Böen schon zügiger Wind, der die Marco Polo II auf dem Wasser tanzend an den Tauen ziehen lässt.

Gleich neben dem Anleger steht ein Mais-Silo. Es ist Erntezeit und die Bauern fahren mit den Traktoren und Anhängern vor, wiegen die Ladung, laden ab und fahren noch einmal auf die Waage. Die feinen «Häutchen» der Maiskörner fliegen, getragen vom starken Wind, durch den ganzen Hafen. Auch im Cockpit der Marco Polo II finden sich in den windgeschützten Ecken einige davon.



Langsam bricht die Nacht herein und wir geniessen im «Wintergarten» auf Deck ein feines Raclette.

Bis spät am Abend hält der Betrieb rund um das Mais-Silo an, dann kehrt Ruhe ein. Auch der Wind geht langsam schlafen und es verspricht eine ruhige Nacht zu werden.

Saverne und die Bootsausstellung

Der Tag beginnt mit viel grau am Himmel, doch es ist trocken, was schon mal die halbe Miete ist. Wir lassen uns Zeit, denn heute haben wir nur eine kurze Etappe mit 12 Schleusen vor uns. Das Ziel ist Saverne.

An diesem Wochenende findet im dortigen Hafen eine Messe rund um den Wassersport statt. Sylvia hat deshalb schon vor Tagen im Hafen wegen einem freien Platz angefragt. Der Hafenmeister hat uns mitgeteilt, dass an den Stegen im Hafen kein Platz mehr verfügbar sei, er uns aber vor der Brücke, entlang dem Kanal, einen schönen Platz reserviere. Wir werden sehen, was uns erwartet.



Gegen 9:30 Uhr legen wir ab. Inzwischen hat sich die Wolkendecke aufgelockert und die Sonne zeigt sich. Der Kanal liegt ruhig vor uns und wir gleiten gemächlich dahin. Bald erreichen wir die erste Schleuse.

Nach wie vor geht es in den Schleusen aufwärts. Das einströmende Wasser zerrt am Bug und drückt von hinten ans Heck. Wir arbeiten als mittlerweile gut eingespieltes Team

ruhig und konzentriert. Trotzdem, jede Schleuse ist anders. Seien es die unterschiedlichen Positionen der Poller, sei es die Strömung des einlaufenden Wassers, die Fallhöhe, die Position der Leiter zum Erklimmen der Schleusenmauer, die Position der Bedienelemente und so fort.

Wir sind in der Schleuse Nr. 41 von Ingenheim, das Wasser ist eingelaufen und wir warten darauf, dass sich die Tore öffnen, als ein Wagen der VNF auf dem Radweg vorbeifährt, anhält und zurücksetzt. Der Fahrer informiert uns, dass wir auf dem Weg zur nächsten Schleuse einer «alten Bekannten», dem Hotelschiff Madeleine, begegnen werden. Ich nehme es zur Kenntnis und bedanke mich für die «Vorwarnung».

Inzwischen haben sich die Tore geöffnet, das Signal steht auf Grün und wir fahren aus. Es geht vorbei an «Le Fleischwurst», einem Pick-Nick Platz am Radweg mit Schiffsanleger, unter der folgenden Brücke hindurch - keine Madeleine in Sicht.

Gespannt halten wir Ausschau und tatsächlich, nach der nächsten Biegung sehen wir, wie Madeleine die Schleuse von Lupstein verlässt. Ich drossle die Geschwindigkeit, denn vor uns liegt ein langes, gerades Stück Kanal. Perfekt, um mit der Madeleine zu kreuzen.



Langsam nähern wir uns Saverne. Da wir nicht wissen welcher Platz für uns reserviert ist fahre ich durch bis zur Capitainerie, um Sylvia abzusetzen, damit sie uns anmelden kann. So weit kommt es gar nicht. Einer der Hafenharte winkt uns zu, dass wir ihm folgen sollen. Der Hafen ist erwartungsgemäss sehr gut belegt. Trotzdem weist er uns einen Platz am 2. Ponton zu, gleich an der Mauer. Das passt ja wunderbar. In dieser Ecke liegen wir jetzt bereits zum vierten Mal.

Sylvia wäre gern im Restaurant Caveau de l'Escale essen gegangen. Leider ist schon alles besetzt. Sie versucht ihr Glück in der Taverne Katz, dem ältesten Restaurant von Saverne. Hier kann sie für heute Abend noch einen Tisch reservieren.

Es ist warm geworden. Die Sonne scheint und im Hafen herrscht ein emsiges Treiben. Die Ausstellung rund um die Schifffahrt auf dem Kanal ist gut besucht. Wir mischen uns unter die Leute und gönnen uns beim nahe gelegenen Glacé-Stand eine Erfrischung. Am Ponton 1 liegt ein Schiff, die Imagine, das wir sehr gut kennen. Es lag den ganzen Sommer über neben der Marco Polo II in Kembs. Klaus, der Eigner, hat es vor wenigen Wochen nach Strassburg verkauft. Der Händler hat es aussen und innen aufbereitet und stellt es jetzt hier an der Messe aus.

Wir sitzen gemütlich bei einem Amer Bière, als sich ein Mann der Marco Polo II nähert, das Schiff interessiert anschaut und zu mir sagt: «Ein sehr schönes Schiff haben Sie». Ich bedanke mich für das Kompliment und Sylvia fügt gleich an: «Es ist nicht zu verkaufen». Der Mann schaut für einen Moment etwas perplex aus der Wäsche, lacht dann und meint: «Na, dann sind ja die Fronten klar». Es ist Vincent Jacob von Europe Boat Trading, der Schiffshändler aus Strassburg, der unter anderem die Imagine hierher gebracht hat.

Der Nachmittag vergeht wie im Flug und es ist Zeit für das Abendessen in der Taverne Katz. Wir gönnen uns noch einmal das Menü «Foie gras». Es ist wiederum sehr lecker.

Zurück auf dem Schiff werden wir von Bayou überschwänglich begrüßt. Mittlerweile ist es ruhig geworden, sowohl in der Stadt als auch im Hafen.



Eine mühsame «Schleuserei»



Heute ist etwas früher Tagwache. Niderviller, unser geplantes Etappenziel, ist zwar nur etwas über 20 km entfernt jedoch gilt es heute 13 Schleusen, 1 Schiffshebewerk sowie 2 Tunnel zu bewältigen. Da kann immer mal etwas schief gehen.

Für den späteren Nachmittag haben wir uns mit Cordula verabredet, der «guten Fee» im Hafen von Kuhnle Tours in Niderviller. Wir wollen uns noch gebührend von ihr verabschieden, da wir in absehbarer Zeit mit der Marco Polo II nicht mehr nach Niderviller kommen werden.

Es ist 9 Uhr und ich bin noch damit beschäftigt das Schiff und das Cockpit für die Etappe klar zu machen. Im freien Fahrwasser läuft bereits ein Schiff in Richtung Schleuse. Sie scheinen es eilig zu haben und wollen wohl nicht mit den «Touris» schleusen.



Um 9:15 Uhr heisst es auch für uns Leinen los. Adieu Saverne. Auch wir fahren in Richtung der Stadtschleuse. Sie trägt die Nr. 30/31. Früher gab es hier eine Schleusentreppe mit 2 Kammern, die je 2.5 bis 3 Meter Hub aufwiesen. Diese Schleusentreppe wurde umgebaut zu einer Schleuse mit nur einer Kammer, die jetzt einen Hub von 5.43 Meter hat.

Oh weh. Vor uns liegen schon drei Schiffe an der Mauer und warten darauf, dass sie schleusen können. An erster Position das Schiff das schon um 9 Uhr in Richtung Schleuse fuhr. Dahinter haben sich zwei grössere Mietboote von Nicols eingereiht. Wir stehen aktuell an vierter Position und hinter uns reiht sich ein weiteres Mietschiff ein. Ich helfe beim Festmachen. Die Poller sind in der Mauer eingelassen und mit dem Tau nur erreichbar, wenn man wirklich davor steht. Wir kommen ins Gespräch. Es ist ein Paar aus Berlin, das für eine Woche hier in Saverne ein Boot gemietet hat. Sie seien nicht zum ersten Mal mit dem Schiff unterwegs jedoch fehle ihnen schon die Übung. Es sei ja schliesslich kein Auto.



Endlich, die Schleusentore gehen auf. Das Ablassen des Wassers dauerte fast 30 Minuten! Vorne fahren die ersten beiden Schiffe in die Schleuse ein. Die Tore schliessen sich langsam und für uns beginnt das Warten auf die nächste leere Kammer.

Ich spreche mich mit Sylvia ab, wie wir mit dem Schiff hinter uns verfahren wollen. Wir haben zu dritt Platz in der Schleuse. Die Frage ist, wie fit das Paar hinter uns mit dem Manövrieren in den Schleusen ist und ob wir damit rechnen müssen, dass sie uns von hinten rammen. Wir entscheiden, dass wir als letzte in die Schleuse einfahren und ich biete dem Paar an, dass sie uns überholen und an zweiter Position schleusen könnten. Sie bedanken sich und er meint, dass das eine gute Idee sei, da er mit dem Aufstoppen so das eine oder andere Problem hätte. Na ja, dann lagen wir mit unserer Einschätzung

nicht ganz falsch. Dass sich unser Entgegenkommen rächen wird, wissen wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

10:30 Uhr ist vorbei, als sich die Schleusentore zum zweiten Mal an diesem Morgen öffnen. Ich lasse das Schiff hinter mir vorbei und wir machen, wie abgesprochen, an dritter Position in der Schleuse fest. Langsam steigt das Wasser. Oben angekommen fahren wir aus der Schleuse aus und ich muss mich beeilen, dass ich den Anschluss nicht verliere. «Touris» halt, die möglichst schnell von A nach B kommen wollen.

Bei der Schleuse 29 läuft es gut. Sie wird von Saverne aus so programmiert, dass sie «weiss», dass Schiffe aufschleusen wollen und hat deshalb bereits das Wasser abgelassen. Wir fahren zu Dritt ein, schleusen auf und fahren im Oberwasser wieder aus.



Nach rund 600 Meter verlangsamen die vorausfahrenden Schiffe das Tempo und verschwinden hinter einer Biegung. Auch ich erreiche die Biegung und sehe, dass das Signal der vor mir liegenden Schleuse auf Doppelrot, auf Störung steht und dass im Unterwasser der Schleuse noch ein weiteres Schiff wartet. Ich setze zurück und finde ein gerades Stück Mauer am Kanalbord, wo wir anlegen können. Das Gefühl sagt mir, dass es länger dauern wird.

Ich mache mich zu Fuss auf den Weg zur Schleuse. In der Schleuse befinden sich zwei Schiffe. Das Wasser ist abgelassen aber die Tore öffnen sich nicht. Einer der Skipper erzählt, dass sich die Tore halb geöffnet und gleich wieder geschlossen hätten. Sie hätten via Intercom mit der VNF Kontakt aufgenommen und es komme jemand vorbei. Es dauert nicht allzu lange bis ein Wagen der VNF vorfährt, ein Mann aussteigt und die Schleuse manuell bedient. Die Tore öffnen sich, die eingeschlossenen Schiffe fahren aus und machen die Schleuse frei. Bis zu drei Schiffe haben in der Schleuse Platz. Wir sind mittlerweile auf die vierte Position gerutscht, was bedeutet, dass wir einen Durchgang abwarten müssen. Es ist wie bei Eile mit Weile, wir setzen eine Runde aus.

Zurück auf der Marco Polo II werfen wir die Leinen los und ich fahre vor bis zur Schleuse. Von hinten sind bereits die nächsten Schiffe im Anmarsch und ich will verhindern, dass sich ein «Touris» vordrängt. Wir warten treibend vor der Schleuse. Die Schleusenkammer ist voll, die drei Schiffe sind ausgefahren und oben machen sich bereits die nächsten Schiffe für den Schleusenvorgang bereit. Die Tore im Oberwasser schliessen sich, das Wasser läuft ab und das Signal geht schon wieder auf Doppelrot. Die Tore im Unterwasser öffnen sich nicht. Jemand geht telefonieren, wenig später ist der Mann von der VNF wieder da und öffnet die Schleuse, wie gehabt, manuell.

Endlich können wir einfahren. Zu zweit schleusen wir auf. Da wir jetzt an erster Position in der Schleuse stehen haben wir die volle Strömung auf dem Bug. Die Marco Polo II wird zum Teil ganz schön durchgeschüttelt. Wir sind oben und weiter geht es zur nächsten Schleuse, es sind ja nur noch deren 10.



Es kommen uns zwei Schiffe entgegen. Hurra, die Schleuse sollte somit für uns bereit sein. Endlich kommen wir vorwärts. Weit gefehlt. Das Signal steht auf Rot und nicht auf Rot/Grün. Was ist denn jetzt los?

Ich setze Sylvia am Ufer ab, damit sie via Intercom nachfragen kann, was der Grund dafür sein könnte. Die Person auf der Gegenseite bestätigt ihr, dass die Programmierung

schon ok sei. Die Schleuse arbeite nach dem FIFO-Prinzip¹ bzw. je nachdem auf welcher Seite (im Ober- / Unterwasser der Schleuse) der Sensor durch ein ausfahrendes Schiff zuerst ausgelöst werde gingen die Tore zuerst auf.

Es ist wie verhext. Fast vor jeder Schleuse müssen wir warten. Hoffentlich schaffen wir es noch bis Niderviller.



Endlich stehen wir vor dem Plan incliné d'Arzviller, dem Schiffshebewerk. Die Wanne ist unten, das Signal steht auf Grün, also nichts wie rein. Äh - wieso ist das Tor geschlossen und wieso steht das Signal an der Wanne auf Rot?

Ach ja, da war ein Rundfahrtschiff unter-



wegs. Vermutlich müssen wir dieses Schiff abwarten. Ich drehe also ab in Richtung Warteplatz. Das Rundfahrtschiff taucht kurze Zeit später auf, das Tor geht hoch, es fährt ein und, hurra, wir dürfen auch noch mit.

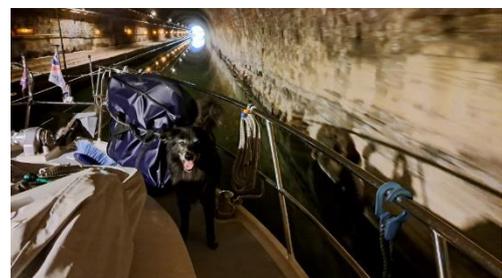


Mittlerweile ist es schon nach 17 Uhr. Ab ca. 18 Uhr werden die Tunnel für die Durchfahrt geschlossen. Das wird knapp. Ich gebe ein wenig mehr Schub. Bis zum Tunnel sind es noch rund 3 km.

Wir erreichen die Tunneleinfahrt und das Signal steht, wie könnte es anders sein, auf Rot. Wir legen an und warten. Es scheint, dass von der anderen Seite noch ein Schiff unterwegs ist. Nach einer gefühlten Ewigkeit kommt endlich ein Schiff aus dem Tunnel «gekrochen» und das Signal – es bleibt auf Rot. Es ist inzwischen 17:50 Uhr und ich höre laute Musik, die aus dem Dunkel kommt. Bald darauf kreuzt uns auch das zur Musik gehörende Schiff.



Es ist knapp vor 18 Uhr, als das Signal auf Grün wechselt. Mit Niderviller scheint es heute doch noch zu klappen. Sylvia informiert Cordula über den aktuellen Stand. Sie hat bald Feierabend. Die beiden Tunnel passieren wir ohne Probleme. Einzig bei der Einfahrt zum zweiten Tunnel be-



finde ich mich für kurze Zeit im «Blindflug». Die Sonne steht so, dass die Einfahrt im Schatten kaum auszumachen ist. Dank Einbahnverkehr kann mir kein Schiff entgegenkommen. So kann ich mich an der Mitte des Kanals orientieren und «nach Gehör» fahren.

Inzwischen hat Sylvia von Cordula die Rückmeldung erhalten, dass sie auf uns warte und wir am niedrigen Steg ganz vorn anlegen könnten. Es sei aktuell noch ein Platz frei, der für uns von der Länge her passen sollte. Ich kann die Fahnen von Kuhnle Tours schon sehen. Der Platz am Steg ist noch frei, also nichts wie hin. Von einem der Schiffe, weiter hinten am Steg, steigt ein Mann aus und nimmt Sylvia das

¹ First in - First out

Tau ab. Es ist der Berliner von heute Morgen. Er hätte wohl etwas mehr Glück gehabt mit dem Schleusen und sei schon seit etwas über 2 Stunden hier, teilt er uns mit.

Cordula begrüsst uns auf das herzlichste und schenkt uns zum Abschied ein wunderschönes Gesteck mit Blumen, Beeren und einem Herzen aus Holz, ihrem «Markenzeichen».

Wir, Sylvia und ich, sind uns einig. So eine besch... Schleuserei haben wir in alle den Jahren noch nicht erlebt. Na ja, Schwamm drüber. Das Apéro wartet und anschliessend gibt es etwas aus der Kombüse. Die Aubege du Tannenheim ist in Folge Ferien geschlossen, was zum heutigen Tag perfekt passt.

Von nun an geht es abwärts



Nach einer ruhigen Nacht sind wir auch heute zeitig auf den Beinen. Es ist neblig aber das Wetter spielt weiterhin gut mit. Für den heutigen Tag wurden wieder Sonne und angenehme Temperaturen prognostiziert.

Vor uns liegt eine Etappe von rund 35 km, bestückt mit 13 Schleusen. Das Ziel ist Mittersheim am Canal des Houillères de la Sarre oder kurz am Canal de la Sarre. Der Kanal wurde 1860 für den Kohletransport von Saarbrücken bis zu den Fabriken in Mulhouse ausgehoben. 2012 wurde im Saarland die letzte Zeche stillgelegt. Seither wird der Kanal nur noch touristisch genutzt.

Cordula schaut im Hafen bereits wieder zum Rechten. Sie nimmt sich Zeit, damit wir uns von ihr verabschieden können. Sie ist, ohne Untertreibung und wie schon erwähnt, die «gute Fee» des Hafens.



Gegen 9:45 Uhr legen wir ab und fahren auf dem Canal de la Marne au Rhin via Hesse, Xouaxange und Gondrexange bis zur Abzweigung des Canal de la Sarre.

Auf dem Canal de la Sarre geht es vorbei am Etang de Gondrexange und weiter bis wir am Anfang des Etang du Stock die erste Schleuse erreichen.



Von Arzviller bis zu dieser Schleuse fuhren wir in der sogenannten Scheitelhaltung. Die Seen in diesem Gebiet werden zur Speisung der beiden Kanäle verwendet, dem Canal de la Marne au Rhin und dem Canal de la Sarre.



Von jetzt an schleusen wir nur noch ab oder zu Tal, wie man im Fachjargon sagt.

Die Schleusen auf dem Canal de la Sarre sind alle automatisiert. Bei der ersten Schleuse bekommt man eine Fernsteuerung. Mit diesem Kästchen können die Schleuse aktiviert werden. Wir erreichen also die erste Schleuse und die Tore öffnen sich wie von Geisterhand. Irgendwo muss hier ein Sensor sein. Ich fahre in die Schleuse ein, wir belegen das Schiff und stellen fest: Da ist keiner. Woher bekommen wir jetzt die Fernsteuerung? In der Wand des schön renovierten Schleusenwärterhäuschens rumpelt es. Sylvia geht nachschauen und findet die Fernsteuerung in einer Mulde, die in die Wand eingelassen ist. Gleich daneben prangt an der Wand gross die Anleitung in drei Sprachen. Wir müssen das Kästchen an uns nehmen, dann den Knopf für «Aval» drücken und schliesslich die blaue Stange anheben, um den Schleusenvorgang zu starten. Das

klappt alles einwandfrei, die Tore schliessen sich und das Wasser in der Schleusenammer beginnt zu sinken. Sogar die unteren Tore öffnen sich und wir können ausfahren.



Alles easy. Gemütlich fahren wir von Schleuse zu Schleuse. Mal ist die blaue Stange an steuerbord, mal ist sie an backbord. Mal gibt es sechs oder sieben Poller, um das Schiff zu belegen, mal fehlt dazwischen einer. Alles bestens darauf ausgelegt, dass das Schlei



usen nicht zur Routine wird 😊.

Bei der Ecluse 11 spricht der Sensor nicht an. Das Signal bleibt auf Rot. Die Reichweite der Fernsteuerung ist begrenzt und ich bin schon am Sensor vorbei. Deshalb setze ich zurück und versuche es erneut, auch auf die Gefahr hin, dass die Schleuse blockiert. Nein, das Ding will nicht. Ich greife zum Telefon und rufe die Leitstelle an. «Ja, ja, das ist bekannt. Die Schleusenautomatik spricht nicht auf den Sensor an. Ich öffne die Schleuse manuell», bekomme ich zu Antwort.



Im Unterwasser der Schleuse begegnet uns ein anderes Schiff, das erste Schiff auf diesem Kanal. Im Rückspiegel sehe ich, dass das Schiff in der Nähe des Sensors wendet und gleich noch einmal wendet. Da scheint das gleiche Schauspiel abzulaufen, das auch wir geboten haben.

Gegen 17 Uhr erreichen wir Mittersheim. Der Hafen ist fast leer und wir können uns einen schönen Platz für die Nacht aussuchen. Der Nachbar klärt mich dahingehend auf, dass der Hafenmeister zwischen 18 und 19 Uhr vorbeikomme. Falls nicht, mache er eventuell morgen früh seine Runde. Ok, dann warten wir mal ab.



Der erste Regenschauer

Der Tag beginnt mit Sonnenschein. Am Himmel zeigen sich ein paar Wolken und der Wind, der in der Nacht aufgekommen ist, deutet darauf hin, dass sich das Wetter im Laufe des Tages ändern dürfte.

Während Sylvia ins Dorf marschiert, um frisches Brot zu kaufen, mache ich mit Bayou eine Runde. Anfänglich begleiten wir Sylvia, drehen dann aber um, weil es nur noch der Strasse entlang geht. Nicht sehr abwechslungsreich für Bayou. Plötzlich fällt mir ein, dass der Hafewart noch nicht da war. Wir kürzen die Runde ab und siehe da, ein Wagen der Gemeinde steht neben der Marco Polo II. Da will doch noch jemand einen Obolus von uns.



Heute gehen wir es gemütlich an. Wir haben nur eine kurze Etappe vor uns und die Anzahl der Schleusen hält sich mit 7 Stück in Grenzen. So starten wir gegen 10:15 Uhr und nehmen bereits kurz nach dem Hafen die erste Schleuse, die Nr. 14, in Angriff. Der Wind drückt gegen das Heck der Marco Polo II. Sorgfältiges Manövrieren ist angesagt.

Im Unterwasser der Schleuse 16 befindet sich das Restaurant «Ecluse 16». Hier isst man ausgezeichnet. Gern wären wir gestern Abend hier Essen gegangen, denn gleich gegen-



über dem Restaurant gibt es einen schönen Anleger. Leider ist das Restaurant jeweils am Montag und am Dienstag geschlossen. Tja, einmal mehr Pech gehabt. Böse Zungen könnten jetzt anmerken, dass man das bei der Planung halt berücksichtigen sollte 😊.



Wir kommen gut voran. Heute klappt mit den Schleusen anscheinend alles einwandfrei. Kurz vor dem Etappenziel in Sarralbe frischt der Wind auf und dunkle Wolken zeigen sich am Himmel. Hoffentlich hält das Wetter, bis wir festgemacht haben.

Wir liegen in der letzten Schleuse des Tages, nur wenige Meter vor dem Ziel, dem Anleger in Sarralbe. Das Wasser ist abgelaufen und zwischen den Toren sieht man bereits hindurch, das untrügliche Zeichen, dass das Wasser nicht mehr gegen die Tore drückt. Doch, die Tore gehen nicht auf. Wir warten, nichts. Ich greife zum Telefon und rufe die Leitzentrale an. Der freundliche Herr am anderen Ende der Leitung meint, dass er sehe, dass die Schleuse unten sei, dass jedoch der Sensor am Tor diesen Umstand nicht erkenne. Er fragt, ob ich die Möglichkeit hätte, oben am Tor mal kräftig zu rütteln.



Hm, wenn ich die Leiter erreichen kann, sollte das gehen. Wir versuchen die Marco Polo II nach vorn zu ziehen, ohne dass uns eine der belegten Leinen vom Poller rutscht. Der Wind hätte sonst leichtes Spiel mit der Marco Polo II. Mit dem Bootshaken und ein wenig Gymnastik klappts und ich kletterte die

Leiter hoch. Oben angekommen gehe ich nach vorn zu den Toren, laufe über das rechte Tor bis zur Mitte und beginne an den beiden Toren zu rütteln. Plötzlich lösen sich die Sensorplatten und die Tore gehen auf. Jetzt schnell die Leiter nach unten geklettert und aus der Schleuse ausgefahren. Der Regen lässt nicht mehr lange auf sich warten.

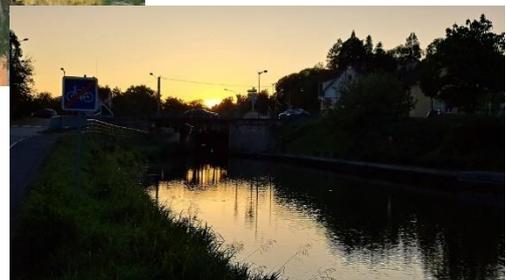
Die Marco Polo II liegt am schönen Anleger von Sarralbe. Sylvia schnappt sich Bayou, um mit ihm eine Runde zu laufen, bevor es zu regnen beginnt. Derweil erledige ich die Routinearbeiten auf dem Schiff.



Sylvia und Bayou schaffen es noch trocken zurück zum Schiff. Das Timing stimmt perfekt, denn jetzt setzt der Regen ein.

Nach kurzer Zeit ist der Spuk vorbei. Die Wolken verziehen sich und machen wieder der Sonne Platz. Die Luft ist nach dem Regen klar und rein. Die schon tief stehende Sonne taucht die Gebäude der Stadt in ein schönes, gelbliches Licht.

Wir beschliessen, einen Rundgang durch Sarralbe zu machen. Das Städtchen soll sehr schön sein.



Langsam geht die Sonne unter. Es ist Zeit für den Aperitif und für das Abendessen. Wir geniessen auf Deck die schöne Abendstimmung, bevor wir uns langsam in die Kabine und später in die Koje zurückziehen.

Die letzte Etappe in Frankreich

Wir schälen uns aus der Koje und trauen unsern Augen nicht. Draussen herrscht «Dichter Nebel» 😊.

Der Temperatursturz und die Feuchtigkeit sind die perfekten Treiber für das Grau. Warten wir ab, wie sich das Ganze entwickelt.



Wir frühstücken und machen das Schiff für die Abfahrt bereit. Langsam hebt sich der Nebel, die ersten Sonnenstrahlen dringen zaghaft durch die graue Suppe, die Sicht wird besser und wir können es wagen zu starten.



Bald ist die Sonne wieder da. Die Gegend präsentiert sich, frisch gewaschen, in satten Farben.

Der Kanal folgt der Saar, mit all ihren Mäandern. Hin und wieder



können wir vom Kanal aus auch einen Blick auf den Fluss erhaschen.

Heute läuft das Schleusen sehr gut und speditiv. Es hat so gut wie keinen Wind und keine anderen Schiffe die uns die Schleuse «drehen». Einfach herrlich und zum Geniessen.



Das schön zurecht gemachte Schleusenwärterhaus in Herbitzheim, bei der Ecluse 21, ist ein Foto wert, nur schon wegen der speziellen Farbe.

Langsam nähern wir uns dem heutigen Etappenziel, Sarreguemines, wo wir im Stadthafen übernachten werden.

Zwischen den Schleusen 26 und 27 liegt am linken Ufer der Jachthafen von Sarreguemines. Er ist nicht sehr einladend.



Am rechten Ufer liegt das grösste Modellkreuzfahrtschiff der Welt, die [Majesty of the Seas](#).

Das Schiff ist 33.5 Meter lang und 4.95 breit. Es wurde von François Zanella nach Originalplänen im Massstab 1:8 in rund 30'000 Stunden und mit Eigenkosten von 500'000 Euro gebaut und kann als Hausboot genutzt werden.

Unterhalb der Schleuse 27 hat es einen kleinen, unscheinbaren Anleger. Nur ca. 50 Meter die Strasse hoch soll sich ein Supermarkt befinden. Da wir nichts brauchen ziehen wir weiter.



Der Liegeplatz in der Stadt befindet sich in der Nähe des Casinos. Hier gibt es ein gutes Restaurant. Ihr ahnt es - ausnahmsweise ist es heute geschlossen.

Wir sind relativ früh am Nachmittag in Sarrguemines angekommen und ein Stadtrundgang bietet sich an.



Zusammen mit Bayou mache ich mich auf den Weg und finde ein paar schöne und auch geschichtsträchtige Orte.

Dazu gehört ein Brennofen für Steingut und Porzellan. Als Brennstoff

wurde Steinkohle verwendet. Ein Brennvorgang dauerte zwischen 60 und 70 Stunden, benötigte neun Tonnen Kohle und die Brenntemperatur lag zwischen 950° für Steingut und 1'200° für das Porzellan.



Zurück zum Hafen geht es über eine Hängebrücke, die in den Park beim Casino führt.

Es ist bewölkt aber trocken und schnell bricht die Dunkelheit herein.

Den Abend lassen wir auf Deck ausklingen, mit einer feinen Berner Rösti die mit Käse überbacken ist.



Auf der Saar, im Geleit der WSP

Wir haben die erste Nacht auf der Saar verbracht. Sie war ruhig, trotz der stark befahrenen Strasse auf der anderen Seite des Kanals. Es folgt das morgendliche Prozedere. Runde mit Bayou, «Brötchenfang», Frühstück und das Schiff für die Fahrt bereit machen.



Im Unterwasser der Schleuse 27, also kurz vor dem Anleger, kommen der Canal de la Sarre und der Fluss Sarre, oder Saar, wie es zu Deutsch heisst, zusammen. Der Fluss führt nicht viel Wasser. Zudem wird die Saar unterhalb des Anlegers gestaut und fliesst deshalb träge und mit wenig Strömung zu Tal.

Gegen 9:30

Uhr legen wir ab und wenden die Marco Polo II zu Tal. Gestern habe ich zu Berg gewendet, damit der Bug am Anleger in der Strömung steht und sich somit allfällig vorbeischwimmende Gegenstände und Treibholz nicht am Heck sammeln und zusätzlichen Druck auf die Leinen ausüben können.



Vor uns liegen noch drei Schleusen in Frankreich. Bei der ersten Schleuse, Nr. 28, heisst es aufpassen. Ich muss sie ganz am linken Ufer anfahren, damit wir genügend Abstand zum Wehr halten können. Das Wasser ist nicht sehr tief und mit Algen durchsetzt. Ich hoffe, dass der Wassereinlass das nicht übel nimmt.



Langsam öffnet sich die Schleuse. Ich fahre ein und wir belegen das Schiff. Sylvia hebt die blaue Stange an und die Tore schliessen sich. Der ganze Vorgang wird vom Schleusenhund, der auf der Treppe sitzt, auf das Genauste verfolgt.



Damit wir zur Schleuse Nr. 29 gelangen muss ich mich wieder ganz am linken Ufer halten, in den Schleusenkanal einfahren und die Engstelle unter einer alten Brücke passieren. Im Unterwasser der Schleuse liegen zwei grüne Tonnen im Wasser, die uns darauf hinweisen, dass es an Steuerbord eine Untiefe hat.



Auch für die Schleuse Nr. 30 bei Grossbliedersdorff muss ich mich wieder ganz links halten, um in den Schleusenkanal einfahren zu können. Rechter Hand fliesst die Saar über ein weiteres Wehr.



Es geht vorbei an Dörfern und alten Zeitzeugen, wie dem alten Kran an der ehemaligen Löschstation. Dann geht es wieder rein in die pure Natur und man fragt sich, wo es hier weiter geht.



An der Schleuse Nr. 30 müssen wir die Fernsteuerung zurückgeben. Am Schleusenwärterhaus ist dafür ein Einwurf vorgesehen. Erst wenn die Fernsteuerung eingeworfen wurde kann mit der blauen Stange der Schleusenvorgang ausgelöst werden. Das haben die von der VNF ganz schön clever gelöst.



Rund 3.5 km unterhalb der Schleuse Nr. 30 verlassen wir Frankreich. Ab sofort bewegen wir uns auf deutschem Gebiet und die Schleuse Güdingen liegt schon vor uns. Ich funke die Schleuse an und mir wird beschieden, dass sie vorbereitet würde. Wir warten. Irgendwann ist die Schleuse voll und die Tore öffnen sich im Zeitlupentempo. Ich fahre ein und der Vorgang beginnt. Die französischen Schleusen waren wesentlich schneller.



Wir sind kurz vor der Autobahnbrücke, die über die Saar führt. Auf dem Monitor sehe ich das AIS-Signal eines entgegenkommenden Schiffes. Es ist noch hinter einer Biegung und es dürfte wohl genau hinkommen, dass wir uns unter der Brücke von Saint Annual kreuzen, wo das Fahrwasser durch einen Brückenpfeiler etwas enger ist. Nein, ich bin am Engpass vorbei und sehe jetzt, dass das entgegenkommende Schiff ein Patrouillenboot der WSP, der Wasserschutzpolizei, ist.

Über Funk höre ich, dass mich die WSP anfunkelt. Ich greife zum Mobilfunkgerät und antworte. Die WSP ruft mich ein zweites Mal. Ich gebe wieder Antwort aber die scheinen mich nicht zu hören. Eigenartig. Inzwischen haben wir uns auf Rufdistanz genähert. Einer der Polizisten teilt uns mit, dass die Durchfahrt durch Saarbrücken zur Zeit nicht möglich sei. Es seien Taucher im Wasser. Wir sollen langsam weiterfahren und abwarten.

Wieso hat das mit dem Funk nicht geklappt? Des Rätsels Lösung ist, dass das Einbaugerät vorschriftsgemäss den Funkverkehr auf Kanal 10 mithört. Ich habe aber mit dem Mobilgerät geantwortet, das noch auf die Frequenz der Schleuse Güdingen eingestellt war. Tja, wenn man zwei Funkgeräte an Bord hat sollte man auch das Richtige verwenden 😞.

Es wäre schön, wenn ich wüsste, wo ungefähr die Taucher im Wasser sind. Also versuche ich es noch einmal über Funk und siehe da, mit dem richtigen Mikrophon klappt und ich bekomme eine Antwort. Die WSP rät mir auf Höhe des Osthafens anzuhalten und abzuwarten, bis ich weitere Informationen erhalte. Ich bedanke mich und gehe auf Höhe des Osthafens vom Gas.

Die WSP hat kurz nach der Autobahnbrücke gewendet und schliesst von achtern zu uns auf. Über Funk erhalte ich die Mitteilung, dass ich ihnen im Kielwasser folgen soll. Sie würden mich durchlotsen. Langsam nähern wir uns der Innenstadt von Saarbrücken. Wir halten uns ganz am linken Ufer. Am rechten

Ufer ist ein Boot mit einem Leichenspürhund unterwegs. Ich fahre im Standgas, um möglichst keine Wellen zu verursachen. Dafür rauscht die WSP ziemlich zügig ab und dreht nach der Wilhelm-Heinrich Brücke bei. Die Gefahrenstelle liegt hinter uns. Der Grund für die Sperrung ist, dass Mathis, ein fünfjähriger Junge, seit einem Besuch auf dem Spielplatz als vermisst gilt. Er wird vier Tage später tot aus der Saar geborgen werden.



Wir fahren auf der Saar durch Saarbrücken und werden ihr bis zur Mündung in die Mosel bei Konz folgen. Dabei werden wir auf den rund 90 km in den 6 Schleusen einen Höhenunterschied von 55 Metern überwinden.

Vor uns liegt denn auch schon die erste Schleuse, die Schleuse Saarbrücken. Hier gibt es noch einmal eine kurze Verzögerung auf Grund der Suche nach Mathis. Bald können wir jedoch einfahren und zu Tal schleusen.

Unser heutiges Etappenziel liegt in Völklingen. Hier gibt es zwei Liegestellen, eine links- und die andere rechtsufrig. Gegen 15:15 Uhr erreichen wir den Ort und entscheiden uns für den Schwimmsteg am rechten Ufer. Die Liegestelle ist landseitig abgeschlossen, bietet Wasser und Strom und ist für 24 Std. kostenlos. Den Code für das Tor bekommt man bei der Feuerwehr. Da schon ein Schiff am Steg liegt und wir mit den Eignern ins Gespräch kommen erübrigt sich der Anruf bei der Feuerwehr. Wir erfahren den Code von ihnen. Es sind auch Schweizer, die jedoch unter deutscher Flagge fahren. Wir schnacken noch eine ganze Weile und verziehen uns dann unter Deck an die Wärme.

Heute Morgen war es hochnebelartig bewölkt. Bis zur Schleuse 30 klarte es auf und wir konnten die Sonne genießen. Später verdichtete sich der Hochnebel wieder zu einer grauen Wolkenschicht. Es ist nach wie vor trocken aber recht kühl. Deshalb ziehen wir es vor, den Abend unter Deck im Salon zu verbringen.

Mit dem Auto zum Einkaufen fahren



Über der Saar liegt dichter Nebel. Das stört uns im Moment nicht, da wir mit unserer Routine noch nicht durch und somit noch nicht startklar sind.

Auf der Morgenrunde nehme ich das UNESCO Weltkulturerbe Völklinger Hütte aus der Ferne in Augenschein. Das 1873 gegründete ehema-

lige Eisenwerk wurde 1986 stillgelegt und ist noch vollständig erhalten.

In der Nähe des Anlegers finde ich auch noch eine ehemalige Schleuse aus dem Jahr 1875.



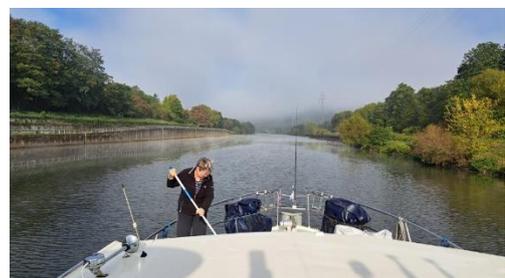
Im Steuerstand sind die Scheiben innen und aussen beschlagen. Aussen ziehe ich die Scheiben mit einem Gummi ab und staune nicht schlecht über die schwarze Brühe, die über das Deck läuft. Die Luft ist mit Russpartikeln geschwängert, die sich mit der Feuchtigkeit auf den Scheiben niederschlagen.

Langsam klart es auf. Ich starte den Motor, kontrolliere den Wasserauslass und stelle fest, dass nicht die volle Menge Wasser ausgestossen wird. Da scheint sich gestern vor der Schleuse in Sarreguemines wieder etwas im Wassereinlass verfangen zu haben. Mit dem Schrubber kann ich, bäuchlings auf dem Steg liegend, der Entenkacke und den nassen Stellen ausweichend, den Wassereinlass erreichen. Ein paar mal kräftig hin und her über den Vorfilter geschrubbt - hoffentlich reicht. Im Schrubber haben sich ein paar Schwanenfederchen und etwas Seegras verfangen. Da war also doch etwas. Flugs starte ich den Motor und kontrolliere im Motorraum die angesaugte Wassermenge mit einem Blick auf den Wasserfilter. Es sieht gut aus. Der Filter ist voll und das Wasser sprudelt, dass es eine Freude ist.

In der Zwischenzeit hat es soweit aufgeklart, dass sich sogar die Sonne zeigt und die Nebelreste verbrennt. Ein weiterer schöner Tag ist angesagt.



Wir fahren in Völklingen unter verschiedenen Brücken hindurch und folgen der am rechten Ufer nicht enden wollende Produktionshalle des Walzwerks der Saarstahl AG.



Bald erreichen wir die Staustufe und Schleuse Lisdorf, die erste Schleuse des Tages.



Spiegelglatt ist das Wasser der Saar vor dem Bug.



Der Herbst verfärbt langsam die Blätter an den Bäumen, die in der warmen Farbe der Herbstsonne besonders schön zur Geltung kommen.

Achterraus ist das grosse Saarpolygon zu sehen. Es ist eine künstlerische Landmarke von 30 Metern Höhe, die auf einer 150 Meter hohen Berghalde errichtet wurde, als Denkmal zur Erinnerung an den 2012, nach mehr als 250 Jahren, eingestellten Steinkohlebergbau im Saarrevier.



Es geht vorbei am Anleger von Saarlouis. Hier haben wir auf der «kleinen Sauerkrauttour» 2016 mit Beatrice und Thomas übernachtet.

Über Dillingen erreichen wir Rehlingen und die gleichnamige Schleuse.

Bis zum heutigen Etappenziel, dem Jachthafen von Merzig, sind es noch rund 9 km. In gemütlicher Fahrt legen wir die Strecke zurück und laufen gegen 15 Uhr in den Hafen ein. Die Gästeplätze sind alle frei. Es scheint, dass sich die Bootssaison dem Ende zu neigt.



Sylvia macht sich auf den Weg zum Hafengebäude. Hier bekommt sie eine Menge Informationen über den Hafen, den Ort und die Umgebung. Unter anderem steht hier im Hafen ein Auto zur Verfügung, um im etwas weiter entfernten Supermarkt einzukaufen. Gern macht Sylvia von diesem Angebot Gebrauch.

Bayou hat derweilen seinen Platz im Ausguck eingenommen, beobachtet den Hafen und wartet auf die Rückkehr von Sylvia.

Im Laufe des Nachmittags laufen drei weitere Sportboote in den Hafen ein. Die scheinen sich zu kennen. Im Nu haben sie einen Tisch auf den Steg gezaubert, darauf ein Fass Bier, Chips etc. Etwas später, sie stehen je mit einem Glas Bier in der Hand neben der Marco Polo II und beäugen das Schiff, komme ich mit ihnen kurz ins Gespräch.

Unmittelbar am Hafen liegt das «Saarfürst Merziger Brauhaus». Heute gehen wir auswärts essen. Zur Abwechslung ist mal ein Restaurant offen und hat Platz für uns.

Im Hafen stehen eine Waschmaschine und ein Tumbler zur Verfügung. Sylvia beschliesst, einen Waschgang einzulegen. Sie staunt nicht schlecht, dass die Waschmaschine für eine 60° Wäsche rund 2.5 Stunden braucht. Na ja. Immerhin reicht es noch, dass sie vor dem Essen die Wäsche in den Tumbler geben kann. Sie stellt den Schalter auf «Schranktrocken» und der Tumbler meint, dass er das in rund 4.5 Stunden hinkriegen sollte. Das wäre dann so kurz nach Mitternacht.

Das Essen im Brauhaus ist gut. Wir entscheiden uns für Spareribs. Leider ist Sylvias Portion etwas trocken geraten. Meine Portion ist soweit ganz ok. Zum Essen gibt es, wie könnte es in einem Brauhaus anders sein, ein grosses Bier.

Auf dem Rückweg zum Schiff schauen wir beim Tumbler vorbei. Er hat seine Meinung revidiert und die Zeit etwas verkürzt. Gegen 22:30 Uhr mache ich mich mit Bayou auf die Nachtrunde. Auf dem Rückweg sehe ich noch einmal nach dem Tumbler und, oh Wunder, er ist fertig.

Beruhigt können wir uns somit für die Nacht in die Koje zurückziehen.

Die «Grosse Saarschleife»

In der Nacht ist Bewölkung aufgezogen. Der Vorteil, es hat sich kaum Nebel gebildet.

Ich mache die Marco Polo II fit für die heutige Etappe und starte den Motor. Wir verabschieden uns von unseren Stegnachbarn, machen die Leinen los und – es beginnt zu regnen.



Über Funk kündige ich die Ausfahrt aus dem Hafen an. Antwort bekomme ich keine, auf dem Monitor sehe ich auch kein AIS-Signal von einem anderen Schiff, der Weg sollte frei sein. Trotzdem halten wir nach links und rechts Ausschau. Man weiss ja nie.



Gemächlich gleiten wir auf der Saar weiter zu Tal. Der Regen hat aufgehört und vereinzelt drückt die Sonne durch die Wolkendecke.

Voraus sehen wir, dass sich ein Hotelschiff, die Aurora, nähert. Sie hält direkt Kurs auf uns. Ich habe keine Ahnung, was dieses Manöver bezwecken soll. Zu meiner Linken hat es jede Menge Platz.

Irgendwann beginnt der Bug der Aurora langsam nach Steuerbord zu drehen. Ich habe die Geschwindigkeit gedrosselt und halte mich ganz am rechten Ufer, das Echolot fest im Blick. Die Aurora dreht immer weiter nach Steuerbord und das Heck kommt uns schon fast gefährlich nahe. Immerhin steht da ein Mitglied der Besatzung, hält Ausschau und gibt der Brücke über Funk die Distanzen zum Ufer und zu uns durch.



Es ist alles gut gegangen. Inzwischen ist mir der Sinn dieses Manövers klar. Das Hotelschiff wendet. Hätte mir der Kapitän sein Vorhaben über Funk angekündigt, dann hätte ich aufgestoppt und ihm den notwendigen Platz gelassen.

Die Aurora hat ihr Wendemanöver mittlerweile abgeschlossen und holt von hinten rasch auf. Vor uns liegt die «Grosse Saarschleife». Eine 180° Kurve der Saar, in der grosse Schubverbände den ganzen verfügbaren Platz beanspruchen. Ich entscheide mich für «Safety first», fahre mit der Marco Polo II eine Wende zu Berg und teile dem Kapitän der Aurora über Funk mit, dass ich ihn vor der Engstelle passieren lasse. Er quittiert kurz die Mitteilung und rauscht wenig später auch schon an uns vorbei.



Ich wende wieder zu Tal. Jetzt können wir die Fahrt durch die Schleife ohne Stress geniessen, da sich von der Gegenseite kein grösseres Schiff angekündigt hat.

Vom «Cloef», dem Aussichtsturm hoch über der Saar, kann man die «Grosse Saarschleife» wunderbar überblicken. Eine Wanderung hoch zum Turm macht heute jedoch wenig Sinn. Das Wetter spielt (noch) nicht ganz mit.

Die Engstelle liegt hinter uns und schon sind wir kurz vor der Schleuse Mettlach. Über Funk melde ich uns für die Schleusung an und bekomme die Information, dass wir zusammen mit der Aurora abschleusen könnten. Das passt ja hervorragend.



Die Aurora will in Mettlach, im Unterwasser der Schleuse anlegen. Vermutlich ist ein Ausflug zur Keramikmanufaktur von «Villeroy & Boch» angesagt.



Die Wolken am Himmel werden immer weniger und die Sonne setzt sich durch. Nach wie vor schlängelt sich die Saar durch das Gebirge. Immer wieder sind auf den Anhöhen Gebäude auszumachen, so auch auf dem Klausberg, wo die «Klause bei Kastel» liegt. Der preussische König Wilhelm IV. liess hier eine Grabkapelle für den böhmischen König Johann errichten.

Wir nähern uns Saarburg. Ursprünglich wollten wir hier die Etappe beenden. Auf Grund von Informationen, die wir in Völklingen erhielten, entscheiden wir den Hafen von Saarburg zu meiden. Die Skipperin hat mir erzählt, dass im Hafen von Saarburg, laut Hafenreglement, kein Wasser von den Schiffen mehr eingeleitet werden dürfe. Das betreffe auch Dusch-, Wasch- und Abwaschwasser, alles was laugenhaltig sei.



Schade. Das Städtchen Saarburg ist sehr schön gelegen und wir hätten es gern angeschaut. Der erstmals 964 urkundlich erwähnte Ort präsentiert linksufrig zur Saar hin die Saarburg sowie die Pfarrkirche St. Laurentius.

Der Sportboothafen von Saarburg liegt rechtsufrig, etwas ausserhalb. Bis in die Innenstadt läuft man ca. 20 Minuten. Wir lagen 2016 mit dem Schiff Carina schon mal hier im

Hafen.

Kurz vor Saarburg kommt uns ein schnelles Sportboot entgegen. Es verlangsamt seine Fahrt und reduziert damit den Wellenschlag. Vielen Dank. Leider ist die Freude nur von kurzer Dauer. Denn bald darauf taucht es von hinten mit voller Geschwindigkeit wieder auf und rauscht «ungebremst» an uns vorbei. Mir bleibt nichts anderes übrig als das Heck in die Wellen zu stellen und sie so einigermaßen erträglich abzureiten.

An Stelle von Saarburg haben wir uns Konz als Etappenziel für den heutigen Tag ausgesucht. Das liegt, nur rund 12 km entfernt, bereits an der Mosel. Bevor wir die Mosel erreichen haben wir noch die Schleuse Kanzem zu «bezwingen». Die Saar ist zwischen Biebelhausen und dem Unterwasser der Schleuse Kanzem nicht befahrbar. Dieser Saarmäander wurde durch einen Schleusenkanal schiffbar gemacht.





Die Hügel weichen immer weiter zurück, das Terrain wird offener und flacher. In der Herbstsonne präsentiert die Natur einmal mehr herrliche Farben.

Bald sehen wir voraus die Brücken von Konz und damit die Einmündung in die Mosel, wo wir uns rechts halten und auf der Mosel zu Tal fahren.

Die Einfahrt zum Hafen von Konz liegt nur wenige 100 Meter unterhalb der Einmündung der Saar am rechten Ufer.



Die Einfahrt ist nicht sehr breit und wird durch ein aus der Box manövrierendes Schiff temporär noch schmaler.



und das Umland.

Die Gästeplätze liegen im hinteren Teil des Hafens. Wir haben hier eine schöne Aussicht auf den Hafen, auf die Mosel

Unserem 1. Offizier scheint die Aussicht ebenfalls zuzusagen. Er genießt sie im Licht der Abendsonne, schön geschützt im Cockpit.



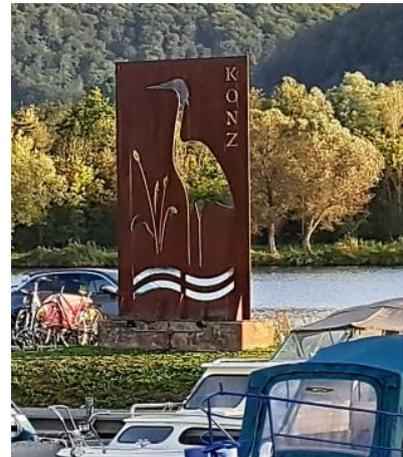
Unweit des Hafens, auf dem Areal des Campingplatzes, hat es ein Restaurant. Auf der nachmittäglichen Runde mit Bayou studiert Sylvia die Speisekarte und wir entscheiden uns, heute noch einmal auswärts essen zu gehen.

Ein Landausflug

Gestern Abend haben wir beschlossen, dass wir im Hafen von Konz zwei Nächte verbringen und heute einen Landausflug nach Trier unternehmen wollen. Wir bleiben deshalb am Morgen etwas länger liegen.



Auf der Morgenrunde mit Bayou wähle ich den Uferweg entlang der Mosel und gehe zurück bis zur Einmündung der Saar in die Mosel.



Das Wasser der Saar und der Mosel präsentiert sich auch heute wieder spiegelglatt. Doch, eigenartig, kaum stehe ich am Ufer der Saar habe ich wieder einen süsslichen Geschmack nach Seife, ich möchte fast sagen nach Kläranlage, in der Nase. Dieser Geschmack verfolgt mich mehr oder weniger penetrant seit Völklingen. Kaum zurück an der Mosel ist der Geschmack weg.



Das Wetter ist herrlich. Sonne pur und milde Temperaturen, was will man mehr?



Im Laufe des Vormittags mache ich die Fahrräder für den Ausflug nach Trier bereit. Der Anhänger für Bayou darf natürlich auch nicht fehlen.

Los geht es. Die ganze Wegstrecke verläuft entlang der Mosel. Wir teilen uns den Weg mit Fussgängern und anderen Velofahrern.

Zu Beginn schiebe ich das Fahrrad, mit Bayou am Springer, um ihn an die neue Fortbewegungsart zu gewöhnen. Bayou verhält sich am Springer vorbildlich. Ich steige auf das Rad und fahre langsam dem Uferweg entlang. Bayou trabt wacker nebenher. Wir kreuzen und überholen Fussgänger mit grosszügigem Abstand und kommen gut voran. Auf halbem Weg halten wir an, ich öffne den Reissverschluss am Einstieg des Anhängers und schwupp sitzt Bayou schon drin. Ich sichere ihn am Geschirr und weiter geht es, diesmal mit mehr Tempo.

Bayou sitzt ruhig in seinem Gefährt, bis ich einen Mann an einer etwas engeren Passage überhole. Auf der Höhe des Mannes bellt Bayou aus dem Anhänger unvermittelt los. Der Mann erschrickt dermassen, dass er fast über den angrenzenden Zaun springt. Sylvia entschuldigt sich und der Mann meint: «Alles gut, kein Problem». Ich habe keine Ahnung, was Bayou an dieser Person störte.

Wir nähern uns der Staustufe und der Schleuse von Trier. Es fließt kaum Wasser über die Schwelle des Wehrs. Dementsprechend tief ist der Wasserstand an der Pegel Messstation. Die Anzeige des Pegels steht auf 227, was dem MNW² sehr nahe kommt.



Als nächstes fahren wir an alten Ladekränen vorbei und erreichen schliesslich die Römerbrücke, die über die Mosel führt. Sie ist die älteste Brücke Deutschlands, mit Pfeilern aus dem 2. Jahrhundert. Von hier aus geht es hinein in die Stadt. Entlang der alten Stadt-

mauer aus der Römerzeit erreichen wir schliesslich die Porta Nigra.



Die Porta Nigra wurde um 170 n.Chr. als Nordtor der römischen Stadt errichtet. Um 1030 liess sich ein griechischer Mönch, Simeon von Syrakus, hier nieder. Dadurch entging die Porta Nigra der Zerstörung.



Wir stellen unsere Fahrräder in der Nähe der Porta Nigra ab, binden sie mit dem Schloss an einem Laternenpfahl fest und sichern auch den Anhänger von Bayou. Zu Fuss machen wir uns auf den Weg, die Stadt zu erkunden.

Am Hauptplatz steht ein City-Train. Kurz entschlossen setzen wir uns in die Rumpelkiste und lassen uns durch die Stadt kutschieren. Die Erklärungen sind gut verständlich und wir bekommen in kurzer Zeit die wichtigsten Bauwerke von Trier gezeigt und das nötige Wissen dazu vermittelt.



² MNW = 224 cm -> Mittlerer niedrigster Wert der Wasserstände in einer Zeitspanne
MW = 314 -> Mittelwert der Wasserstände in einer Zeitspanne



Der krönende Abschluss unseres Ausflugs - wir genehmigen uns in einem Restaurant auf dem Hauptplatz eine Weissweinschorle.

Uff, Glück gehabt. Die Fahrräder sind noch da, wo wir sie abgestellt haben und so machen wir uns auf den Rückweg nach Konz.

Wir kommen noch einmal am Pegel Trier vorbei. Am Turm sehn wir auf einer Tafel die Markierungen der historischen Hochwasserereignisse.



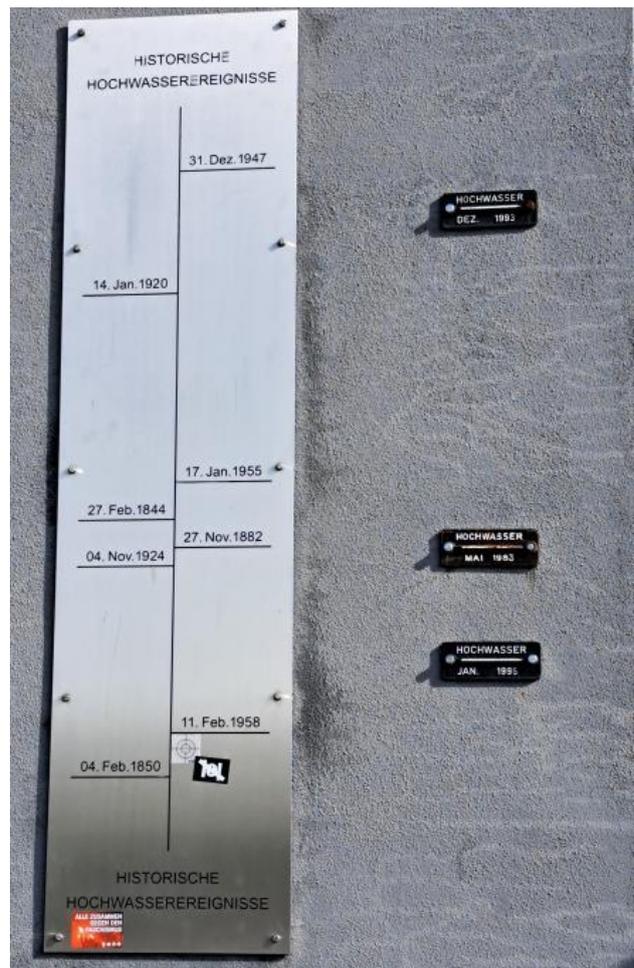
Die schwarzen Markierungen rechts zeigen den Wasserstand im Januar 1995, im Mai 1983 und im Dezember 1993 (von unten nach oben).

Eindrücklich wie hoch die Mosel ansteigen kann, wenn man bedenkt, dass der rote Kreis auf dem Foto oben die Position der Tafel markiert.

Der Weg führt uns wieder entlang der Mosel und es bietet sich eine wunderschöne Aussicht auf den Fluss und das in diesem Abschnitt offene und breite Moseltal.



Glücklich und ohne Zwischenfälle erreichen wir den Hafen und das Schiff, wo wir den Tag an Bord gemütlich ausklingen lassen.



Goodbye Saar, hello Mosel

Vorgestern haben wir kurz vor dem Jachthafen Konz die Saar verlassen und sind in die Mosel eingefahren. In den kommenden Tagen werden wir der Mosel zu Tal folgen.

Der Morgen beginnt mit hoher Bewölkung. Es ist relativ mild und trocken. Selbst das Deck ist trocken und die Scheiben im Cockpit nur wenig beschlagen.



Ich manövriere die Marco Polo II aus dem Hafen, hinaus auf den Fluss. Bis der Motor angewärmt ist halte ich die Drehzahl gering. Die träge Strömung schiebt uns noch etwas an und so erreichen wir gegen 10:30 Uhr die Schleuse von Trier. Einmal mehr melde ich mich über Funk an, teile die Länge und Breite des Schiffs mit und bekomme als Rückmeldung, dass die Kammer hochkomme und wir anschließend schleusen könnten.

Die Angaben bezüglich Länge und Breite des Schiffs sind vor allem auf dem deutschen Teil der Mosel wichtig. Jede der Schleusen verfügt nebst der grossen Schleusenkammer auch über eine Bootschleuse, die für Sportboote gedacht ist. Die Bootschleuse hat eine Breite von rund 3.30 Meter und ist damit zu schmal für die Marco Polo II. Indem ich bereits bei der Anmeldung die Breite des Schiffs angebe ist klar, dass wir die grosse Kammer zum Schleusen benötigen.



Wir lassen Trier an uns vorüberziehen, sehen noch einmal die alten Ladekrane, den Pegel und viele schöne Häuser, beidseits des Flusses.

Bald schon nähern wir uns der Römerbrücke mit ihren alten Pfeilerfundamenten. Die Brücke können wir heute vom Wasser aus in ihrer ganzen Breite und Schönheit bewundern.



Gestern Abend unterhielten wir uns noch länger mit der Crew der Reality, ebenfalls Schweizer und auch Mitglieder des Schleusenvereins. Sie wollen ihr Schiff in Merzig über den Winter stehen lassen. Im Laufe des Gesprächs erfuhren wir, dass das für heute angepeilte Etappenziel, Pölich, nicht erstrebenswert sei. Die Häfen von Schweich und Neumagen-Dhron seien viel schöner und die Leute dort viel freundlicher.



Kurz nach Mittag erreichen wir bereits die Ortschaft Schweich. Der Ort wurde 752 zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Schon früher existierte hier eine Keltische Siedlung. Vor dem Bau der Brücke über die Mosel gab es hier eine Fähre. Übrig geblieben ist der Fährorturm, der sich im Wasser spiegelt.

Das Wetter hat aufgeklart und die Sonne scheint wieder von einem fast wolkenlosen Himmel. Da wir noch früh dran sind beschliessen wir das schöne Wetter zu nutzen und weiter zu Tal zu fahren.



Am linken Ufer der Mosel, auf der Sonnenseite, sind die ganzen Hügel vom Flussufer bis fast hinauf zur Krete mit Weinbergen überzogen. Auf diesem Abschnitt der Mosel navigiert man nach den Weinbergen. Jeder Ort hat seine Weinberge bezeichnet. Ein Blick in die Flusskarte erübrigt sich schon fast bzw. mit der Angabe lässt sich die Position in der Karte leichter finden 😊.

Ort um Örtchen lassen wir an uns vorbeiziehen. Es gibt viel zu sehen, sowohl links- als auch rechtsufrig.

Über Mehring erreichen wir Pölich. Der Jachthafen liegt über 1 km ausserhalb des Zentrums, umgeben von zwei Campingplätzen und Stellplätzen für dutzende von Wohnmobilen. Wir sind froh, dass wir gestern die Infos bezüglich Pölich erhalten haben.



Apropos Wohnmobile. Sylvia und ich sind uns einig, dass wir noch nie so viele Wohnmobile «an einem Haufen» gesehen haben, wie hier an der Mosel. Jeder Ort, sei er noch klein, verfügt über Stellplätze, die selbst jetzt, zu dieser Jahreszeit, noch sehr gut besetzt sind.

Wir passieren die Schleuse Detzem und den gleichnamigen Ort. Der Name stammt vom lateinischen «ad decimum», weil hier in römischer Zeit der X. Meilenstein stand.



Der nächste Hafen und damit auch unser heutiges Etappenziel heisst Neumagen-Dhron und ist noch rund 13 km entfernt.

Gegen 15:30 Uhr sehen wir hoch über dem linken Ufer die Neumagener Sonnenuhr. Jetzt wissen wir, dass wir dem Ziel nahe sind.

Der Hafen von Neumagen-Dhron ist nicht sehr gross, aber wunderschön gelegen. Der Hafewart ist nicht anwesend und so legen wir die Marco Polo II an den Steg der Tankstelle, gleich bei der Einfahrt, und warten. Der Preis für Diesel erscheint mir recht hoch. Ich verzichte deshalb darauf den Tank zu füllen. Wir haben noch genügend Diesel an Bord. Gegen 16:15 Uhr taucht dann auch der Hafewart auf und weist uns den Platz Nr. 2 zu.

Ich bin noch nicht fertig mit Aufräumen, als draussen im Fluss ein Schiff, angetrieben von einem kleinen Aussenborder, an der Hafeneinfahrt vorbeifährt. Kaum ist das Heck des Schiffs verschwunden höre ich, dass eine grössere Maschine gestartet wird. Das Schiff fährt in den Hafen ein und steuert den Platz neben mir an. Ich bin beim Anlegen behilflich, wofür sich der Skipper, ein Schwede, bedankt. Es scheint, dass er schon länger unterwegs ist. Später erfahre ich, dass er Richtung Süden unterwegs ist.

Das Schiff, der Rumpf, na ja, ist an verschiedenen Stellen ziemlich ramponiert. Zuerst dachte ich, dass das Schiff einen Holzrumpf hätte. Beim Belegen der Vorleine stellte ich jedoch fest, dass der Rumpf aus Polyester gefertigt ist. Das zeigt sich auch im Heck. Auf der Steuerbordseite ist die Halterung des Ruderzylinders ausgebrochen. Ein grösseres Stück Polyester ist noch mit der Halterung verbunden, dafür klafft im Rumpf ein Loch, das zum Glück über der Wasserlinie liegt.

Der Schiffsdiesel tönt nicht mehr sehr gesund und aus dem Innern des Schiffs wird laufend Wasser gepumpt. Ein Wunder, dass das Ding noch schwimmt.

An Deck liegen 1'000 Sachen herum. Da würde das Herz eines jeden Antiquitätenhändlers höher schlagen.

Zurück vom Hafbüro meinte der Schwede, dass er nach über einer Woche eine Dusche dringend nötig hätte. Der Hafewart hätte gemeint, dass er nach Diesel stinke 😊.

Sylvia hat für heute Abend im Hafrestaurant einen Tisch reserviert. Es scheint, dass der Bann bezüglich der geschlossenen Restaurants gebrochen ist. Das Essen ist hervorragend und wir geniessen den Abend.

Nur eine kurze Etappe

Abgesehen vom gelegentlichen Knarren unserer Taue, wenn ein Hotelschiff vorbei fuhr und im Hafen entsprechend für Schwell sorgte, haben wir eine ruhige und gute Nacht verbracht.

Ich bin mit Bayou auf der Morgenrunde und gehe Brötchen «fangen». Es hat Hochnebel, doch zeigt sich das Wetter weiterhin von der trockenen Seite.



Auf meiner Tour entlang dem Moselufer stosse ich auf ein hölzernes Schiff, das ziemlich neu aussieht. Die beigestellte Tafel klärt mich auf. Es handelt sich um den Nachbau eines römischen Schiffs, das zum Transport von Weinfässern eingesetzt wurde. Das Original, hier in Neumagen-Dhron gefunden, ist im Landesmuseum von Trier ausgestellt, zusammen mit über 1'000 weiteren Funden aus der Römerzeit.

Im Dorf selbst ist fast in jedem Haus eine Winzerfamilie ansässig. Die Weingüter betreiben sogenannte Strausswirtschaften, wo die eigenen Weine degustiert werden können.



Eine Tafel am Dorfeingang weist darauf hin, dass Neumagen-Dhron der älteste Weinort Deutschlands sei.



Die Bäckerei finde ich bei der Brücke über die Mosel, rund 1 km vom Hafen entfernt. Ich platziere Bayou draussen bei den Fahrrädern. Im Laden selbst hat es schon viel Kundenschaft. Warten ist angesagt. Draussen läuft ein Mann mit einem kleinen Hund am Veloständer vorbei und Bayou – ist ruhig. Gut gemacht, Bayou.

Wir lassen den Tag heute gemütlich angehen, denn wir haben nur eine kurze Etappe vor uns. Gegen 10:30 Uhr heisst es Leinen los und wir verlassen den gemütlichen, aber auch den teuersten Hafen der Reise.



Weiter geht es auf der Mosel zu Tal, unter anderem vorbei an Piesport, wo eine römische Kelteranlage besichtigt werden kann. Hier findet man auch die Mosel-Loreley, einen 443 Meter hohen, steilen Felsen, der einen herrlichen Ausblick über Mosel, Eifel und Hunsrück bietet.

Allgegenwärtig sind nach wie vor die Weinberge.

Es ist etwa Halbzeit und wir passieren die Schleuse von Wintrich.

Der Hochnebel hat der Sonne Platz gemacht, die eine wohlige Wärme verbreitet und die Feuchtigkeit vertreibt.



Wir passieren den Ort Lieser ...



Der Hafen von Bernkastel-Kues liegt etwas ausserhalb der Stadt, in einem langen Seitenarm. Wir haben Glück, dass wir noch einen Platz bekommen. Der Hafen kann ganzjährig genutzt werden. Deshalb stehen hier viele Schiffe, die bereits für den Winter bereit gemacht wurden.

Wir werden von der Hafenwartin freundlich in Empfang genommen. Der Platz den sie uns zuweist ist nicht sehr breit und ich werde beim rückwärts «Einparken» gefordert. Bald ist die Marco Polo II für die Nacht vertäut und aufgeräumt.

Der Nachmittag ist noch jung und wir machen uns auf den Weg in die Stadt. Vorher schauen wir noch beim Camping vorbei. Dort könnten wir für morgen Brötchen vorbestellen, hiess es. Gern hätte ich noch einen Flammkuchen oder ein Sandwich gegessen. Doch erstens dauert es fast 30 Minuten bis Sylvia endlich an die Reihe kommt und zweitens sind «die vom Camping» sehr unfreundlich.



Zu Fuss zieht es sich bis in die Stadt. Schliesslich erreichen wir die Brücke von Bernkastel-Kues. Kurz vor der Brücke, am Fusse des Hotels Drei Könige, hat eine Weinstube ihre Tische entlang der Strasse aufgestellt. Wir finden einen freien Tisch und bestellen eine 6-er Probe Riesling und zwei Portionen Käse dazu. Die 6-er Probe umfasst 6 verschiedene Riesling Weine mit unterschiedlichem Zucker- und Alkoholgehalt. Die Auswahl reicht von trocken, mit 12% Alkohol, über halbtrocken zu edel-herb bis sehr süss, mit 5% Alkohol. Mmh, es schmeckt köstlich.



Gemütlich fahren wir dem Ziel entgegen und wechseln uns am Ruder auch mal ab. Dabei wird Sylvia vom 1. Offizier tatkräftig unterstützt.



und sehen bald darauf in der Ferne die Burgruine Landshut, die hoch über unserem Etappenziel, Bernkastel-Kues, thront.





Sehen und gesehen werden heisst die Devise und es macht Spass. Frisch gestärkt erklimmen wir die Stufen hoch zur Brücke und geniessen die Aussicht auf die Stadt, den Fluss und die Burgruine.

Auf dem Rückweg will Sylvia für das Abendessen noch Bananen einkaufen. Ganz in der Nähe der Brücke finden wir denn auch einen grossen Supermarkt.

Zurück auf dem Schiff verbringen wir einen gemütlichen Abend. Mit einbrechender Dunkelheit wird es kühler und so ziehen wir uns in den Salon und später in die Koje zurück.

Zellers «Schwarze Katz»

Auf der morgendlichen Runde mit Bayou liegt einmal mehr dichter Nebel über dem Fluss und dem Land. Die Sicht ist zu schlecht, als dass wir hätten fahren können. Uns bleibt nichts weiter übrig als abzuwarten, bis sich der Nebel hebt.



Kurz nach 8 macht sich Sylvia auf den Weg, die Brötchen bei der Reception des Campings zu holen. Unfreundlich, wie bereits gestern, wird ihr beschieden, dass die Brötchen nicht vor 9 Uhr ausgegeben würden. Schliesslich schafft sie es doch und bekommt die fein säuberlich abgepackten Brötchen widerwillig früher ausgehändigt. Unwirsch wird sie gebeten den Sack zu verstecken, weil sonst die vom Camping auch schon da stehen würden.



Kurz vor 11 Uhr können wir ablegen. Die Sonne hat den Nebel vertrieben und es präsentieren sich einmal mehr herrliche Herbstbilder. Dazu gehören auch Spinnweben, die die Feuchtigkeit des Nebels gesammelt haben und jetzt in der Sonne herrlich glitzern.

Mit langsamer Fahrt verlassen wir den Hafen von Berncastel-Kues und nähern uns, diesmal auf dem Wasserweg, der Stadt. Majestätisch blickt die Ruine der Burg Landshut über die Stadt und die Mosel. Der obligate Weinberg, zur Rechten der Ruine, darf selbstverständlich nicht fehlen.



Am rechten Ufer der Mosel sehen wir bereits die letzten Häuser der Stadt und den Anleger für die Hotelschiffe.



Am Hang dahinter erstrecken sich wieder Weinberge, soweit das Auge reicht. Einmal mehr wärmt

die Herbstsonne das Cockpit der Marco Polo II wunderbar auf.

Vor uns liegt die Schleuse Zeltingen. Auf meine Anfrage hin wird mir beschieden, dass ich an zweiter Position in die Schleuse einfahren könne. Es sei noch ein kleineres Hotelschiff, die MS Allure, im «Anmarsch». Die Wartezeit hält sich in Grenzen und wir können hinter der Allure in die Schleuse einfahren.

Kurz nach dem Ort Rachtig führt die Hochmoselbrücke aus der Eifel kommend über das tief eingeschnittene Moseltal. Die Brücke ist 158 Meter hoch und hat eine Länge von rund 1'700 Metern. Kurz vor der Brücke sind im Fluss Bauarbeiten im Gang.



Ein Kursschiff, das unter der «Blauen Tafel»³ fährt hat die Engstelle zu Berg bereits passiert. Ein zweites Kursschiff, es hat zuvor in Rachtig angelegt, holt von hinten schnell auf und quetscht sich in voller Fahrt zwischen mir und der Baustelle durch. Ich halte mich bereits ganz am linken Ufer und muss aufpassen, dass ich die Bug- und die Heckwelle abreiten kann, ohne dass ich auflaufe. Vielen Dank, lieber Kursschiffkapitän, das hast Du toll gemacht 😞.



Nach diesem kurzen Aufreger ziehen wir gemächlich weiter, fahren vorbei an Erden, Löslich, Kindel und so weiter, alles kleine, schmucke Weindörfer, deren Weinberge sich zu unserer Linken



und, je nach Sonneneinstrahlung, zur Rechten bis hoch hinauf erstrecken.



Die grosse Moselschleife beim Flusskilometer 107 wird von einem grossen, auf ca. 280 Metern Höhe gelegenen Plateau umschlossen. Am Scheitelpunkt dieser Moselschleife liegen linksufrig Traben und rechtsufrig Trarbach. Die beiden Orte sind durch eine Brücke verbunden und das Ganze nennt sich Traben-Trarbach.

Hoch über Trarbach thront die Ruine der Grevenburg. Die Stadt wurde Mitte des 14. Jh. in den Wehrbereich der Burg eingegliedert und immer wieder von fremden Heeren, von kaiserlichen, schwedischen, französischen, niederländischen, spanischen und preussischen Truppen angegriffen, belagert, besetzt und geplündert. Die Burg wurde 1734 eingenommen und gesprengt. Damit verlor die Stadt ihre Bedeutung als Festung und konnte sich dem Weinhandel zuwenden.



Die Schleuse Enkirch passieren wir zu dritt. Wir mussten gemeinsam mit der MS Allure die Ankunft der MS La nouvelle Étoile abwarten, ebenfalls ein kleines Hotelschiff.

Rebberg reiht sich an Rebberg, mal ist das Gelände steiler, mal ist es flacher. Für die Winzer ein «Knochenjob».

³ Auf dem Wasser herrscht normalerweise Rechtsverkehr, das heisst, die Schiffe kreuzen sich an backbord. Mit der «Blauen Tafel» wird signalisiert, dass das Kreuzen an steuerbord erfolgen soll.

Vorbei an Reil, Pünderich und Briedel erreichen wir Zell, unser Etappenziel. Zell ist die Weinstadt mit der «Schwarzen Katz». Gross prangt das Logo der Stadt am Brückenpfeiler.



Aus der Karte haben wir entnommen, dass die Stadt Zell einen Schwimmsteg für Boote bis 12 Meter Länge anbietet, der zum Übernachten geeignet sei. Die Schwimmstege weiter zu Berg sahen zum Teil nicht sehr vertrauenserweckend aus. Lassen wir uns überraschen!



Wir können den Ponton jetzt ausmachen und sind positiv überrascht. Er hat eine gute Höhe. Die Fender finden Halt und die Länge passt für unsere Marco Polo II perfekt. Ich wende zu Berg und flugs ist die Marco Polo II belegt. Hier liegen wir gut. Der Platz verfügt über Strom und befindet sich nahe dem Dorfczentrum, was will man mehr? Mal sehen wie es mit dem Schwell der vorbeifahrenden Grossschiffe aussieht. Diesbezüglich sind wir nicht geschützt.

Sylvia macht sich auf den Weg zur nahe gelegenen Wein- stube, wo sich das «Hafenbüro» befindet. Anschliessend machen wir einen Lauf mit Bayou und genehmigen uns ein Glas von der «Schwarzen Katz».



Gemütlich sitzen wir bei einem Glas Rotwein auf der Mo- selterrasse, als sich ein Kursschiff nähert. Den Fahrstil der Kursschiffkapitäne haben wir ja schon kennengelernt und wir sind gespannt, wie stark das Schiff am Steg durchge- schüttelt wird und ob wir das Geschirr neu einräumen müssen. Die Marco Polo II schaukelt ganz schön

und zerrt an den Tauen. Na ja, das war eine Kostprobe des- sen, was uns in der Nacht erwarten könnte.



Beim Rundgang durch das Städtchen erfahre ich, wie die «Schwarze Katz» ihre Berühmtheit erlangte. Die Kurzfas- sung: «Weinhändler kamen nach Zell, um Wein zu verkos- ten. Schliesslich blieben drei Fässer übrig und sie konnten sich nicht für eines der drei

Fässer entscheiden. Die Frau des Winzers brachte ihnen in Begleitung einer schwarzen Katze etwas zu essen. Die Katze setzte sich auf eines der Fässer und verteidigte es mit all ihr zur Verfügung stehenden Mitteln. Die Weinhändler ent- schieden sich daraufhin für dieses Fass und die Legende der «Schwarzen Katz» war geboren».





Den Rundgang durch die Stadt schliessen wir mit einem Essen in einem der unzähligen Restaurants ab. Es ist so warm, dass wir uns draussen in der Gasse an einen Tisch setzten.



Mit einsetzender Dunkelheit wird es kühler und wir sind froh, dass wir uns auf Marco Polo II zurückziehen können. Auf Deck lässt es sich noch gut aushalten. Wir geniessen die Lichterkulisse von Zell und Kaimt, das am Ufer gegenüber liegt. Bald ziehen wir uns für die Nacht in die Koje zurück.



Steil, steiler, am steilsten

Die Nacht war sehr ruhig. Obwohl einige Last- und Hotelschiffe zu Berg und zu Tal an uns vorbeifuhren merkten wir vom Schwell kaum etwas. Die Kapitäne haben Rücksicht genommen, wohl auch weil weiter zu Tal die beiden kleinen Hotelschiffe festgemacht hatten.

Während der Nacht ist Bewölkung aufgezogen und es regnet leicht. Heute scheint es einen eher trüben Tag zu geben.

Gegen 10:15 Uhr verlassen wir den Ponton von Zell, wenden zu Tal und folgen weiter dem Lauf der Mosel. In Bullay fahren wir unter einer etwas speziellen Brücke hindurch. Es ist eine doppelstöckige Eisenbahn- und Strassenbrücke. Oben fahren die Züge, unten die Autos.



Die Schleuse St. Aldegund liegt vor uns. Nach kurzer Wartezeit geht das Tor auf, ich kann einfahren und schon geht es abwärts. So soll es sein 😊.

Der Regen hat fast aufgehört

und wir können, oh Wunder, fast trocken schleusen.



Wir passieren Bremm und nähern uns dem Örtchen Eller. Dieses Weindorf hat die steilsten Weinlagen Deutschlands. Hier werden die Reben auf Terrassen angebaut, die auf einem Steilhang mit 65% Steigung angelegt wurden.

Weiter geht es über Senheim, das einen riesigen Jachthafen hat, Mesenich, Briedern und Poltersdorf nach Beilstein.

Hoch über dem Städtchen sehen wir die Ruine der Burg Metternich. Sie wurde im 11 Jh. erbaut und 1689 zerstört.



Zwischen dem linksufrigen Ellenz und dem rechtsufrigen Beilstein ver-



kehrt eine Hochseil-Autofähre. Die Fähre legt soeben ab, um die Mosel zu überqueren. Ich rufe deshalb den Kapitän auf Kanal 10 und bitte ihn mir mitzuteilen, wann ich die Fähre achtern passieren kann. Er gibt mir zur Antwort, dass der Weg frei sei und ich durchfahren könne. Ähh, hm, logisch. Es ist eine Hochseilfähre. Das Seil hängt oben in der Luft und liegt nicht im Wasser, wie beim niederländischen «Kabelpont». Na ja, besser einmal zu viel als einmal zu wenig gefragt.

Die Schleuse Fankel durchfahren wir bei trockenem Wetter. Der Regen hat sich verzogen, die Bewölkung hingegen ist geblieben.

Unser Etappenziel, Cochem, ist nicht mehr weit entfernt. Laut Karte gibt es hier einen Sportboothafen, der jedoch nur für Schiffe bis max. 10 Meter Länge ausgelegt ist. Mit 10.8 Meter sind wir zu lang.

Sylvia kontaktiert den Hafewart und fragt, wo wir die Marco Polo II für die Nacht belegen könnten. «Machen sie das Schiff im Hafen fest, es sind keine anderen Schiffe da», lautet die Antwort. Nun denn, im Hafen sind wir vor dem Schwell der durchfahrenden Schiffe zumindest etwas geschützt. Vor allem die Kursschiffe verursachen jede Menge Wellen, wenn sie im «Powerslide» wenden.



Laut der Karte ist die Einfahrt in den Hafen etwas tückisch. Der Strom versetzt zum Brückenpfeiler. Der Hafen sollte deshalb nur gegen die Strömung angefahren werden. Ich fahre unter der Brücke durch, wende zu Berg und schleiche zwischen dem Brückenpfeiler und der Mole ins ruhige Wasser des Hafens. Im Hafen drin noch einmal eine Wende, damit der Bug in Richtung Ausfahrt steht.

Hoch über der Stadt liegt die trutzige Burg, die das Stadtbild von Cochem prägt.



Die Stadt, von den Römern Villa cucema genannt, wurde an der Stelle erbaut, wo einst eine keltische Siedlung stand. Die erste Burg wurde Anfang des 11. Jh. gebaut. 1294 fiel sie an das Kurfürstentum Trier und wurde unter Kurfürst Balduin stark befestigt. König Ludwig XIV. liess während des Pfälzischen Erbfolgekriegs (1688–1697) die Burg samt Stadtbefestigungen schleifen. 1815 fiel die Burg an die Preussen und wurde zwischen 1866 und 1877 nach altem Vorbild wieder aufgebaut.



Der Regen, der beim Anlegemanöver einsetzte, hat sich wieder verzogen und wir machen uns auf, die Stadt zu erkunden. Es gibt hier viel Sehenswertes. Die alten Stadttore, die engen Gassen und die Plätze in der Altstadt.



Bald senkt sich die Nacht über Cochem und wir ziehen uns zurück in den warmen Salon.

Rot-weisse und grün-weisse Fahrwasserbegrenzungen?

Wir stehen heute gegen halb acht Uhr auf. Das Wetter hat sich beruhigt, der Himmel ist noch bewölkt aber es zeigen sich bereits erste blaue Lücken. Kurz nach 10 Uhr legen wir ab. Inzwischen haben sich die Wolken weitestgehend aufgelöst und die Sonne lacht wieder vom Himmel.

Tschüss Cochem, auf ein anderes Mal.



Bei Klotten hat es eine weitere Hochseil-Gierfähre. Aktuell liegt sie am rechten Ufer und wartet auf Fahrgäste. Ich kann ihre Fahrroute somit gefahrlos kreuzen.

Die Weinberge sind etwas weniger geworden, dafür präsentiert sich das Gelände steiler und schroffer.

Auf den Anhöhen sind vermehrt Ruinen von Burgen zu sehen, wie etwa Coraidelstein, die Wildburg und die Burg Treis, um nur ein paar wenige zu nennen.



Das Dorf Pommern ist durch seine sonnige Weinlage, den «Pommerer Goldberg», schon seit dem Jahr 755 bekannt.

Auf der Strecke zwischen Klotten und Treis-Karden sehen wir sowohl rote und grüne Tonnen als auch rot-weisse und grün-weisse Fahrwasserbegrenzungen, sogenannte Bober. In den Niederlanden stehen diese rot- und grün-weiss gestreiften Begrenzungen jeweils ausserhalb des durch die grossen Tonnen bezeichneten Fahrwassers und trennen so das Fahrwasser der Gross- und der Sportschiffart voneinander ab. Nach niederländischer Leseart müssten wir uns hier rechts der roten Tonnen und links der rot-weissen Markierungen halten. Bloss, der rot-weisse Bober steht auf dem Trockenen. Ein Blick in die Karte bestätigt mir, dass die rot-weissen Markierungen hier in Deutschland zur Kennzeichnung von Untiefen verwendet werden. Es lebe die europäische Einheit, was die Fahrwassermarkierung auf Binnengewässern betrifft 😊.

Wir erreichen die Staustufe Müden und die gleichnamige Schleuse. Auf der Mosel hat es heute kaum Verkehr und so können wir die Schleuse ohne grosse Wartezeit passieren.

Vorbei an Moselkern, Burgen, Hatzenport und Brodenbach, hier hat es einen riesigen Hafen in einem Seitenarm der Mosel, erreichen wir Alken. Hoch über dem Dorf, auf dem Alkner Burgberg, logischerweise ein Weinberg, erhebt sich die Burg Thurant.

Nebst den Spuren aus dem Mittelalter sind im ganzen Moseltal auch Spuren der Römer zu finden.



Bald lassen wir die Schleuse von Lehmen hinter uns. Bis Winningen, dem heutigen Etappenziel, ist es nicht mehr weit.

Die Sonne versteckt sich zeitweise hinter den durchziehenden Wolken, aber es ist trocken und relativ mild.



In der Nähe des Flusskilometers 19 entdecken wir am linken Ufer eine Burg. Sie steht dicht am Wasser. Es ist die einzige Wasserburg an der Mosel.

Im Erdgeschoss des Hauptgebäudes scheint ein grosses Loch zu klaffen. Wir kommen näher und sehen, dass die Strasse und die Bahn hier durch das alte Gemäuer führen.



In Kobern-Gondorf steht auf dem Hügel hinter dem Dorf das Schloss von der Leyen beziehungsweise was davon noch übrig ist.



Vor uns liegt eine weitere Brücke. Die Autobahn A61

verläuft in 136 Metern Höhe über diesen Viadukt, der auf 935 Metern Länge das Moseltal überspannt. Der Viadukt wurde am 11. Dezember 1972 dem Verkehr übergeben und war damals die höchste Autobahnbrücke Deutschlands.



An den steilen Hängen unter der Brücke liegen die Weinberge von Hamm. Am nördlichen Kopf der Brücke liegt die Autobahnraststätte «Moseltal». Von der Raststätte aus erreicht man zu Fuss in wenigen Minuten eine Aussichtsplattform von der aus man das Moseltal überblicken kann.

Sylvia hat von unterwegs mit dem Hafener Kontakt aufgenommen und nach einem Gästeplatz für zwei Nächte gefragt. Ein Platz ist verfügbar aber die Angabe des Stegs und der Platznummer lässt viel Interpretationsspielraum zu. Deshalb legen wir die Marco Polo II an den Steg der Tankstelle und Sylvia macht sich auf, das Hafenerbüro zu suchen. Der Diesel ist hier unter 2 Euro und ich beschliesse den Tank zu füllen, wenn sich schon die Gelegenheit dazu bietet. Ein Mitarbeiter der Werft tankt die Marco Polo II auf, während ich von drei Studierenden der Uni Koblenz «gelöchert» werde. Für ihre Semesterarbeit mit dem Titel «Wie soll eine optimale Marina aussehen bzw. was soll sie bieten» holen sie Informationen von den direkt Betroffenen, den «Böotlern» ein.



Der Tank der Marco Polo II ist voll und mittlerweile hat sich auch geklärt, wo wir die Marco Polo II für die nächsten beiden Nächte festmachen können. Wir verbringen zwei Nächte hier in Winningen, weil wir morgen lieben Besuch an Bord erwarten.

Im Kühlschrank fehlen Eier und Joghurt zum Frühstück. Das nächste Geschäft liegt in Gondorf, rund 5 km entfernt. Ich mache mich mit dem Fahrrad auf den Weg. Der Supermarkt ist schnell gefunden und die Einkäufe sind rasch erledigt und im Rucksack verstaut.

Auf dem Rückweg nach Winnigen mache ich mit dem Rad einen Abstecher in den alten Teil des Städtchens Gondorf.



Lieber Besuch

Heute lassen wir es definitiv gemütlich angehen. Es gibt keinen Grund zur Eile und ich mache mich mit Bayou auf, die Gegend zu erkunden.

Der Hafen liegt in einem Seitenarm der Mosel. Die vorgelagerte Halbinsel wird «Ferieninsel Ziehfurt» genannt. Doch das war nicht immer so. In früherer Zeiten umarmte eine stürmische Mosel die Insel, auf der Vieh weidete. Boote mussten von Pferd und Mensch mit grosser Kraft durch die Furt gezogen werden, was dem Ort den Namen «Ziehfurt» eintrug. Funde aus der Bronzezeit (2200 bis 800 v. Chr.) lassen darauf schliessen, dass hier schon in früherer Zeit der Fluss überquert wurde.



Seit 1954 wird auf der Insel im Sommer ein Campingplatz betrieben. Jetzt, Mitte Oktober, ist alles abgeräumt, ist alles leer. Die Rezeption und das Restaurant sind komplett ausgeräumt, Fenster und Türen wurden abgenommen, es bietet sich ein trister Anblick. Ein paar Plätze sind mit Schildern bezeichnet. Hier handelt es sich vermutlich um Plätze, die jeden Sommer von den gleichen Leuten gemietet werden.

Der Grund, dass hier alles abgeräumt wurde, ist die Mosel. Während den Herbst- und Wintermonaten führt sie oft Hochwasser. Dann wird die Insel überflutet. Wie ich gestern erfuhr muss deswegen auch der Hafen komplett geräumt werden. Die vom Hochwasser ausgehenden Gefahren sind zu gross, als dass der Hafen ganzjährig betrieben werden kann.

Zurück auf dem Schiff gibt es Frühstück. Sylvia konnte gestern im Hafengebäude für heute Brötchen bestellen, die sie abholen konnte während ich auf Runde war. Die Brötchen sind frisch aus dem Ofen und noch warm.

Im Laufe des Nachmittags erwarten wir lieben Besuch. Hendrik kommt uns mit seiner besten Freundin Angelika besuchen. Wir haben Hendrik und seinen Freund Robert im Frühling auf unserer Fahrt nach Kembs kennengelernt. Wir fuhren gemeinsam ein grosses Stück auf der Maas und auf dem Rhein-Marne Kanal, von Saverne bis Strassburg. In Strassburg trennten sich unsere Wege. Hendrik und Robert fuhren über den Rhein zu Tal bis ca. Höhe Wiesbaden. Wir nahmen den Weg über den Rhein-Rhône Kanal und den Rhein zu Berg nach Kembs unter den Kiel.

Über WhatsApp und Facebook blieben wir jedoch in Kontakt und schnell war klar, dass wir uns auf unserer Reise nach Norden wieder sehen würden. Hendrik schlug vor, dass wir uns hier in Winningen treffen könnten. Mit dem Auto liegt Winningen rund 1½ Stunden von seinem Wohnort entfernt.

Der Nachmittag vergeht wie im Flug. Wir haben uns bei einem Glas Crémant viel zu erzählen. Für das Abendessen hat Hendrik im Hafengebäude einen Tisch reserviert. Das Essen ist lecker.

Wir verabreden uns für einen gemeinsamen Törn im 2025. Die Rhône und der Canal du Midi wären Ziele, die uns reizen würden. Mal sehen, ob wir das hinkriegen und die Gesundheit mitspielt.



Das Wetter dreht

Nach dem gestrigen Ruhetag starten wir heute mit neuem Elan. Das Wetter präsentiert sich zu Beginn des Tages noch freundlich, bis wir die Leinen loswerfen. Beim Ablegen regnet es leicht. Schnell ist der Regen vorbei und die Sonne drückt wieder durch die Wolken.



Bis zum Deutschen Eck in Koblenz, wo die Mosel in den Rhein mündet, sind es noch rund 11 km. Bereits nach 5 km



erreichen wir dicht besiedeltes Gebiet, die Agglomeration Koblenz mit Gölz und Koblenz-Metternich.

Die Mosel ist in diesem Abschnitt recht breit und hat aktuell so gut wie keine Strömung, weil der Wasserstand sehr tief ist und sie an der Staustufe Koblenz gestaut wird.

heute Sonntag eine Segelregatta organisiert. Der Wind ist zülig und frisch, die Segelboote kommen gut voran. Ich halte mich möglichst am linken Ufer, um die Segler nicht zu behindern. Das klappt soweit ganz gut und alle sind zufrieden.

Dieser Umstand wird ausgenutzt und so reiht sich am linken Ufer Jachtclub an Jachtclub. Einer der Clubs hat für



Vor uns liegt die Schleuse Koblenz. Ich rufe sie über Funk an, um uns anzumelden. Die Antwort: Wir können mit dem vor uns wartenden Hotelschiff abschleusen.



Wir warten und warten. Das Hotelschiff vor uns driftet von links nach rechts, vor und zurück. Ich nehme Abstand. Irgendwann sehen wir, dass ein anderes Hotelschiff langsam aus der Schleuse ausfährt und sich uns nähert. Die Ein- / Ausfahrt im Oberwasser der Schleuse ist tricky, weil die Mosel hier eine Biegung macht. Die Mauer, die das Wehr und die Schleuse voneinander trennt, macht diese Biegung ebenfalls mit. Bei Schiffen mit 110 Metern Länge ist deshalb Vorsicht geboten.

Endlich sind wir in der Schleuse und bereit für das sanfte «nach unten Gleiten». Hinter uns hat sich eine graue Wolkenwand aufgebaut, die rasch näher kommt. Sylvia hat die Regenjacke angezogen und meint, dass ich sie wohl besser auch anziehen würde. Selbstverständlich folge ich dem Rat 😊 und ziehe die Regenjacke über. Kaum ist der Reißverschluss zu beginnt es zu regnen. Ich schliesse auf der Backbordseite noch das Verdeck, damit nicht alles nass wird, als es zu schütten beginnt, was das Zeug hält. Wir stehen auf Deck und werden so richtig abgewaschen. Der Regen wechselt zu Graupel und ich hoffe, dass kein Hagel dazukommt. Glück gehabt. Es bleibt beim Graupel, dessen Eiskörner kurzzeitig das ganze Deck bedeckt.

Das Wasser in der Schleuse ist abgelaufen, das Hotelschiff vor uns fährt langsam aus der Schleuse aus. Der Regen hat, wie könnte es anders sein, inzwischen aufgehört. Ich, klitschnass, manövriere die Marco

Polo II, im Cockpit kniend, mit gebührendem Abstand zum Hotelschiff aus der Schleuse. Stehend geht nicht, weil die beschlagenen Plasticscheiben eine zu schlechte Sicht bieten, sitzend geht nicht, weil sonst der Steuerstuhl die nächsten Tage noch Wasser abgeben würde.

Die Ausfahrt im Unterwasser der Schleuse ist für lange Schiffe noch fast schwieriger als im Oberwasser. Auf kürzeste Distanz muss das Hotelschiff von der Mauer links, wo sich die Schleusenkammer befindet, an die Mauer rechts, wo sich die Brückendurchfahrt befindet, verschieben. Das Ganze wird dadurch erschwert, dass sich ein entgegenkommendes Schiff bereits vordrängelt und in die Schleusenkammer einfahren will. Tja, Zeit ist Geld.

Geschafft, wir haben die letzte Brücke über die Mosel passiert. Das Hotelschiff dreht nach Steuerbord und legt sich an die Mauer vor dem Deutschen Eck. Ich halte Ausschau nach der Fähre, die hier den Fluss überquert und genieße die letzten Meter Fahrt auf der Mosel.



Die Statue von Kaiser Wilhelm I. blickt majestätisch auf uns herab. Langsam sehen wir ums Eck. Hoch auf dem Hügel liegt die Festung Ehrenbreitstein. Sie ist über eine Seilbahn aus erreichbar. Die Seilbahn wurde anlässlich der Bundesgartenschau 2011 in Betrieb genommen.



Das Kapitel «Mosel» ist abgeschlossen, vor uns liegt der Rhein.

Wir halten Ausschau nach links und rechts. Kein Schiff ist zu sehen, das unseren Weg kreuzen könnte. Dann nichts wie los, quer über den Rhein ans rechte Ufer und dort nach links, zu Tal.

Sylvia hat sich inzwischen «trockengelegt» und ich nutze den günstigen Augenblick es ihr gleich zu tun. Raus aus den nassen Sachen, rein in saubere, trockene Kleider.



Inzwischen zeigt sich das Wetter wieder versöhnlich. Es hat weitestgehend aufgeklart, doch weht nach wie vor ein frischer Wind.

Die Strömung auf dem Rhein ist nicht zu unterschätzen, auch wenn der Wasserstand aktuell recht tief ist.



Wir passieren Engers am rechten und Kaltenengers am linken Ufer. In Kaltenengers befindet sich das «Rheinhotel Larus», ein sehr schönes Hotel mit einer sehr guten Küche.



Wir haben hier schon oft übernachtet.



Kurz nach Engers teilt sich der Rhein. Wir müssen uns links halten. Rechts geht es in ein Naturschutzgebiet, das nicht befahren werden darf.

Bei Neuwied ist es genau umgekehrt. Wir müssen uns rechts der «Weissenthurmer Werth» halten, weil der linke Arm für die Bergfahrt reserviert ist. Auf der Höhe Andernach begegnen wir einer ganzen Reihe von Grossschiffen die zu Berg fahren und werden auch von einigen Talfahrern überholt.

Als heutiges Etappenziel war ursprünglich Oberwinter eingeplant. Auf Grund des tiefen Wasserstandes und der Warnung in der Karte, dass die Hafeneinfahrt zu Versandung neigt, beschliessen wir kurzfristig die Fahrt bis Bad Honnef fortzusetzen. Diese 3 km liegen heute noch drin.



Voraus können wir schon den Drachenfels mit der gleichnamigen Burgruine ausmachen. Die Hafeneinfahrt ist nicht mehr weit entfernt zu unserer Rechten.

Sylvia hat im Vorfeld mit dem Hafenwart Kontakt aufgenommen und nachgefragt, wie es um einen Platz und um die Wassertiefe im Hafen bestellt sei. Platz hätte es genug, bekam sie zur Auskunft. Bei der Einfahrt müssten wir hin-

gegen auf die Wassertiefe achten. Wenn wir uns in der Mitte zwischen der Bune und der roten Boje hielten sollte es passen.

Ich bin inzwischen an der Hafeneinfahrt vorbeigefahren und wende zu Berg. Ich sehe die Bune zu meiner Rechten, eine rote Tonne zu meiner Linken und voraus schwimmt eine kleine rote Boje im Wasser. Gleich links neben der roten Boje waten Wasservögel auf der Suche nach Futter durchs Wasser. Ich manövriere die Marco Polo II zwischen der roten Tonne und der Bune in ruhigeres Gewässer, halte mich dann in der Mitte zwischen Bune und roter Boje, das Echolot fest im Blick. Über Funk meldet sich der Hafenwart und gibt mir noch einmal kurz die Anweisungen durch. Die Tiefe nimmt immer mehr ab. 30 cm sind noch unter dem Kiel. Ich taste mich langsam vorwärts und sehe mit Erleichterung, dass die Tiefe wieder zunimmt.

Am Liegeplatz werden wir vom Hafenwart und seiner Frau herzlich empfangen und mit den nötigen Informationen versehen. Nach einem kurzen Schwatz räumen wir das Cockpit auf und ich mache mich mit Bayou auf eine «Gassirunde».

Der Hafen von Bad Honnef ist sehr schön gelegen. Über eine Brücke erreicht man den Stadtpark, wunderschön angelegt am Ufer des Rheins. Links und rechts der Brücke erstreckt sich der Hafen. Der «vordere» Teil, wo die Marco Polo II liegt ist mit dem Rhein verbunden. Der «hintere» Teil ist aktuell nicht zugänglich, weil das Wasser fehlt.



Bevor ich zum Schiff zurückkehre muss ich noch den Drachenfels fotografieren. Er präsentiert sich herrlich in der spät-nachmittäglichen Sonne.



Für ein «Kölsch» reicht es leider nicht



Der Morgen startet mit viel Nebel auf dem Wasser des Rheins. Die Sicht ist einmal mehr zu schlecht, um auszufahren. Gegen 11 Uhr beginnt sich der Nebel zu heben und ich sehe einen Berufler, der zu Berg fährt. Der müsste eigentlich wissen, wie es weiter unten in Punkto Nebel aussieht. Ich greife zum Mikrofon und rufe ihn über Funk. Er teilt mir mit, dass weiter zu Tal die Sicht wesentlich besser sei und dass auf der Höhe von Bonn sogar die Sonne scheine. Ich

bedanke mich für die gute Nachricht und so heisst es gegen 11:15 Uhr «Leinen los».

Die Drachenburg grüsst aus dem nebelgrau, als wir an ihr vorbeiziehen und schon erreichen wir Bonn, die ehemalige Hauptstadt von Deutschland. Tatsächlich, hier scheint die Sonne durch die sich langsam auflösenden Nebelschwaden.



Den «Grossen» immer schön ausweichend aber trotzdem in respektvollem Abstand zum Ufer, das Echolot immer im Blick, fahren wir entspannt zu Tal. Heute ist Köln unser Etappenziel, da wollen wir für zwei Nächte bleiben. Bald können wir in der Ferne die beiden Türme des Kölner Doms ausmachen und sehen zur Linken schon die markanten Krankenhäuser. Bis zur Einfahrt des Rheinauhafens ist es nicht mehr weit.

Die Drehbrücke über der Hafeneinfahrt stellt bezüglich der Durchfahrtshöhe kein Problem dar. Der Pegel Köln steht aktuell bei 120. Wir müssen jedoch auf die verfügbare Wassertiefe aufpassen, wie uns der Hafenmeister auf Anfrage hin mitgeteilt hat. Pegel Köln + 25 cm sei für die Einfahrt verfügbar, wobei sich aber immer wieder Sand in der Einfahrt ablagere und die Tiefe dadurch verringere.

Ich wende zu Berg und fahre die Hafeneinfahrt gegen die Strömung an. Das Echolot fest im Blick taste ich mich vor und staune nicht schlecht, dass die angezeigte Tiefe nicht unter 60 cm fällt. Eigenartig, was ist hier falsch?



Unbeschadet und ohne Grundberührung erreichen wir den Anleger. Der Hafenmeister hat uns am langen Ponton den Platz Nr. 78 zugewiesen. Hier liegen wir sehr gut für die nächsten zwei Nächte. Einzig der Fingersteg lässt an Sauberkeit zu wünschen übrig. Er ist voller Entenkacke.

Sylvia macht sich auf den Weg zum Hafembüro, ich räume inzwischen das Schiff auf und bereite alles für einen Landgang vor. Wenig später ist Sylvia zurück, mit einer guten und einer schlechten Nachricht. Die gute Nachricht; der Hafewart wird mit einem Hochdruckreiniger vorbeikommen, um den Steg zu reinigen. Die schlechte Nachricht; Sylvia hat nur eine Nacht gebucht, der Hafenmeister hat ihr von einer zweiten Übernachtung abgeraten, weil der Wasserstand des Rheins noch weiter sinken wird und wir

dann unter Umständen den Hafen nicht mehr verlassen können. Auf Elwis, der Web-Seite der WSV⁴, werden die Wasserstände und Vorhersagen der schiffahrtsrelevanten Pegel veröffentlicht. Aktuell steht der Pegel Köln, wie erwähnt, bei 120. Bis übermorgen soll er auf 111 sinken und das könnte für uns, mit der vorgelagerten Sandbank, eng werden.

Na ja, dann nichts wie ab in die Stadt, damit wir von Köln wenigstens die Highlights mitbekommen.



Der Rheinauhafen liegt am Fusse der Kranhäuser und in Gehdistanz zur Altstadt. Das ganze Hafenareal wurde renoviert und zurechtgemacht. Die alten, stillgelegten Ladekrane, die alten Lagerhäuser mit dem ehemaligen Zollgebäude wurden, zusammen mit den neuen Kranhäusern, perfekt in das Gesamtbild integriert.



An der äussersten Spitze der Hafeneinfahrt, das Gebäude einem Schiff nachempfunden, befindet sich das Schokoladenmuseum.



Entlang der Rheinpromenade gelangen wir zum Martinswinkel. Ab hier geht es durch enge Gassen und über grosszügig gestaltete Plätze hoch zur Domplatte, wo unter anderem der Petrusbrunnen zu sehen ist..



Ganz in der Nähe des Doms finden wir die Haltestelle des City-Trains und beschliessen, uns durch Köln chauffieren zu lassen. Los geht's. Das Gefährt holpert über die Unebenheiten der Strasse, hüpft beim Abbiegen über Bordsteine und schaukelt an den Sehenswürdigkeiten vorbei. Nichts für Leute mit einem Rückenleiden! Bayou hält sich tapfer, auch wenn er auf dem glatten Boden hin und wieder fast unter der Sitzbank durchrutscht.

⁴ Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Zurück am Ausgangspunkt, es ist mittlerweile schon später Nachmittag, machen wir uns auf den Rückweg zum Schiff. Wir haben Durst, ein «Kölsch» wäre was. Die Tische in den Gassen und auf den Plätzen sind bereits verwaist. Drinnen sind die Wirtschaften eng und gut besetzt. Abgesehen davon, dass uns die Enge nicht behagt ist es auch für Bayou nicht ideal.

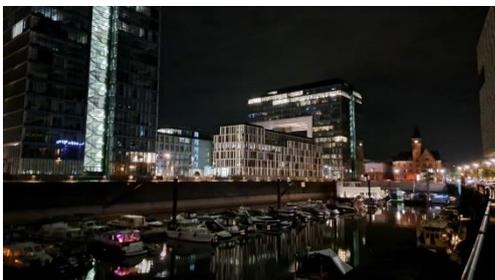
Bei Sylvia meldet sich die Blase und so marschieren wir zügig in Richtung Hafen. Dort angekommen sucht Sylvia die Toilette auf und ich versuche die Tür zum Steg aufzubekommen. Ich gebe den Code ein, den Sylvia vom Hafewart erhalten hat - Fehlanzeige. Das Codeschloss zeigt mir «die rote Karte». Ich versuche es erneut, ohne Erfolg. Jetzt versucht Sylvia ihr Glück und gibt den Code ein. Nichts, das Tor geht nicht auf und der Hafenteiler hat Feierabend. Was jetzt?

Hinter uns fährt ein Schiff in eine der Boxen und drei Personen steigen aus. Es ist ein Bootsfahrlehrer mit seinen Schülerinnen. Sylvia spricht ihn an, schildert ihm das Problem und fragt, ob er wisse wie wir den Hafenteiler erreichen könnten. Jochen, so heisst der Bootsfahrlehrer, versucht seinerseits den Code einzugeben – ohne Erfolg. Schliesslich hängt er sich ans Telefon, ruft den Hafenteiler an und schildert ihm die Umstände. Der meint, dass er im Laufe des Abends vorbeikomme, um einen neuen Code einzugeben. Hm, soweit so gut. Nur, wie kommen wir jetzt auf die Marco Polo II? Von der Steg Seite her nähert sich ein Mann der verschlossenen Tür und öffnet sie mit seinem Badge. Wir bitten ihn die Türe für uns offen zu lassen, damit wir zum Schiff gelangen.

So, das wäre gelöst. Nächste Frage. Falls der Hafenteiler heute nicht mehr auftaucht, wie komme ich mit Bayou für die abendliche Runde aus dem Hafen? Ohne gültigen Code kann ich den Hafen nicht mal verlassen. Jochen gibt uns seine Telefonnummer. Wir könnten ihn anrufen, wenn etwas sein sollte. Er wohne in der Nähe und würde im schlimmsten Fall kurz vorbeischauen. Vielen Dank, sehr liebenswürdig.

Wir haben es uns auf der Marco Polo II bequem gemacht und warten darauf, dass der Hafenteiler vorbeikommt. Gern wären wir etwas Essen gegangen, doch es tut sich nichts. Gegen 21 Uhr ruft Sylvia noch einmal Jochen an und teilt ihm mit, dass sich der Hafenteiler bis jetzt nicht hätte blicken lassen. Kaum aufgelegt ruft Jochen zurück. Der Hafenteiler wäre da gewesen und hätte den Code geändert. Der neue Code stehe auf dem Kleber an der Innenseite des Tors.

Ich mache mich auf den Weg, um nachzusehen. Tatsächlich. Der QR-Code auf dem Kleber ist durchgestrichen und darunter steht ein von Hand geschriebener Zahlencode. Flugs gebe ich den Code ein und, Sesam öffne dich, die Türe geht auf. Sylvia teilt Jochen die erfreuliche Neuigkeit mit und bedankt sich noch einmal ganz herzlich für seine Hilfe.



Gegen 22 Uhr steht der Runde mit Bayou nichts mehr im Weg. Die beiden Tore lassen sich mit dem Code öffnen und schon erklimmen wir die steile, in der Hafenteilermauer eingelassene Treppe hoch zur Strasse.

Das ganze Hafenviertel ist eindrücklich beleuchtet und ich geniesse den kurzen Spaziergang mit Bayou, bevor es zurück aufs Schiff und ab in die Koje geht.

Tja, für ein Kölsch hat es leider nicht gereicht. Dafür können wir heute auf der Marco Polo II übernachten. Was ist wohl mehr Wert ... 😊?

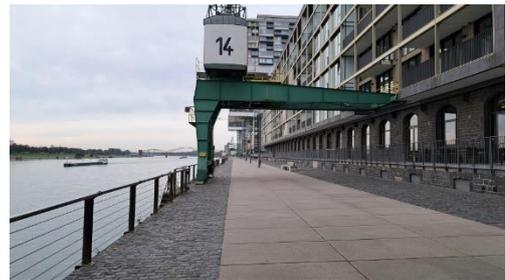
Ein herrlicher Ausblick



Nach einer ruhigen Nacht startet der Tag mit einem grauen Himmel. Immerhin ist es trocken und recht mild.

Auf der morgendlichen Runde mit Bayou mache ich einen Abstecher auf die Terrasse des Schokoladenmuseums. Von hier aus habe ich einen herrlichen Blick über den Rhein und auf den Malakoffturm mit dem Biergarten «Hafen Terrasse».

Unter den «Auslegern» der Kranhäuser hindurch geht es entlang dem Rhein zurück zum Schiff, wo Sylvia mit dem Frühstück auf uns wartet.



Der Nebel behindert uns heute nicht und wir können nach dem Frühstück starten. Bevor wir ausfahren legt Sylvia noch eine Tafel Schokolade als Dankeschön auf das Boot von Jochen. Kaum zurück auf der Marco Polo II fährt Jochen mit einem Fahrschüler vorbei. Er freut sich über die Schokolade, bedankt sich seinerseits und wünscht uns eine gute Fahrt.

Wir legen ab und halten uns in Richtung Hafenausfahrt. Das Echolot zeigt zwar eine abnehmende Wassertiefe aber es werden keine alarmierenden Werte erreicht. Ich halte mich an Steuerbord zu Berg, um die Lage zu peilen. Alles frei, ich falle nach Backbord ab, überquere den Rhein und fahre am rechten Ufer zu Tal.

Die Strömung hat uns aufgenommen und «schiebt» uns unter der Deutzer Brücke durch, von wo aus wir einen letzten Blick auf den Kölner Dom erhaschen.



Tschüss Köln. Mer soll nit alles an de Domklock hange endoch mer kumme widder.



Das Wetter hat mittlerweile aufgeklart und die Sonne scheint von einem wolkenlosen Himmel, einfach herrlich.

Wir sehen die Ford-Werke von Köln zur Linken, einen Chemie-Park zur Rechten und voraus eine grosse Raffinerie. Ein untrügliches Indiz dafür, dass wir uns dem Ruhrpott nähern.



Die heutige Etappe führt uns nach Düsseldorf. Wir wollen im dortigen «Medienhafen» übernachten. Ein Anruf bei der Marina Düsseldorf zeitigt die Information, dass wir den Hafenplatz online buchen müssen. Sylvia übernimmt das während der Fahrt und uns wird der Platz B5 zugewiesen. Die Beschreibung ist eindeutig, gleich neben dem grossen weissen Schiff und vis-à-vis eines schwimmenden Ferienhauses. Sogar ein Video könnte abgerufen werden.



Wir nähern uns der Stadt Düsseldorf. Der Fernsehturm ist schon zu sehen. Aktuell fahre ich am linken Ufer, weil die Grossschifffahrt die «Blaue Tafel» zeigt und damit den rechten Teil des Fahrwassers für sich beansprucht.

Kurz vor der

Kniebrücke ist die Bahn frei und ich kann über Steuerbord zu Berg wenden. Dabei überquere ich den Rhein und nähere mich, gegen die Strömung, der Einfahrt zum Städtischen Hafen.



Das Befahren des Städtischen Hafens ist für Sportboote verboten. Deshalb müssen wir uns gleich nach der Einfahrt links halten und gelangen so über den Handelshafen in den sogenannten «Medienhafen».



Wir suchen den Platz B5 und werden am Ponton B, ziemlich weit hinten fündig. Nur, hier liegt schon ein kleines Sportboot. Hm, der Platz B3 ist frei und auf B1 liegt das grosse weisse Schiff, das beschrieben wurde. Soviel zum Thema Digitalisierung. Es gilt halt nach wie vor die Aussage: «Shit rein – Shit raus».

Wir legen die Marco Polo II an den Platz B3 und hoffen, dass das Reservationsportal den Platz nicht noch jemand anderem zuweist. Vor lauter Suchen und «herrjemine» habe ich das Echolot nicht mehr beachtet. Jetzt, wo ich den Steuerstand aufräume sehe ich, dass die Anzeige auf 20 cm steht. Perfekt, wir haben hier im Hafen 60 cm weniger Wasser unter dem Kiel als in Köln. Das heisst, dass ich erst mal den Wasserfilter kontrolliere und nachschaue, ob Dreck angesaugt wurde. Nein, es ist alles in Ordnung, der Wasserfilter ist sauber.

Der Hafen liegt gleich am Fuss des Rheinturms. Angrenzend an den Hafen und damit ebenfalls am Fusse des Rheinturms befinden sich die Gebäulichkeiten des WDR und des ZDF. Das ist der Grund, dass die Marina auch die Bezeichnung «Medienhafen» trägt. Wie in Köln wurde auch hier in Düsseldorf das ganze Hafeneareal renoviert. Die Kulisse mit den Gehyry Bauten, dem Rheinturm und den zahlreichen Gewerbeimmobilien ist beeindruckend. Sogar die Altstadt von Düsseldorf ist in gut 10 Minuten vom Hafen aus erreichbar.

Wir machen uns auf eine kleine Sightseeing Tour. Erste Station ist der Rheinturm. Oben auf der Spitze gibt es ein Restaurant sowie eine Lounge. Hunde dürfen leider nicht mit auf den Turm, deshalb trennen wir uns. Sylvia fährt mit dem Lift hoch, während ich mit Bayou an der Rheinuferpromenade einen Lauf mache. Es geht vorbei am Gebäude des Nordrhein-Westfälischen Landtags, an Roncalli's Apollo Variété bis zur Apollowiese. Ich habe einen herrlichen Ausblick auf den Rhein und die Kulisse der Stadt.



Vor dem Rheinturm treffe ich Sylvia wieder und wir tauschen die Rollen. Sie geht mit Bayou laufen, während ich mit dem Lift die 168 Meter bis zur Aussichtsplattform hochfahre.



Die Aussicht ist überwältigend. Zu meinen Füßen liegt die Marina mit dem Handelshafen und dem Städtischen Hafen. Wenn ich den Blick etwas weiter schweifen lasse sehe ich den Mäander des Rheins und die darauf fahrenden Schiffe.



Bei sichtigem Wetter lassen sich in der Ferne sogar die Türme des Kölner Doms erkennen.



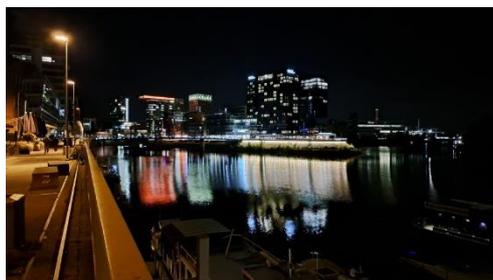
Auf 172.5 Metern Höhe befindet sich das Restaurant QOMO. Es hat 144 Sitzplätze an der Fensterfront und dreht sich in 72 Minuten einmal um die eigene Achse. Das wäre was für heute Abend. Wir versuchen mehrfach anzurufen, um einen Tisch zur reservieren. Leider vergebens. Die Anrufe werden nicht mal beantwortet. Schade. In der Umgebung des Hafens gibt es jedoch jede Menge Restaurants. Wir beschliessen im nahegelegenen Steakhouse essen zu gehen und ich kann auf 19 Uhr einen Tisch für zwei reservieren.



Vor dem Essen bummeln wir noch etwas durch das Hafenaerial. Es ist wirklich alles schön hergerichtet und lädt zum Verweilen ein.

Das Restaurant bietet ein schönes Ambiente und sehr gutes Essen, bei sehr guten Preisen. Es ist das teuerste Abendessen seit langem und das in Deutschland.

Auf dem Rückweg zum Schiff lassen wir die herrliche Lichterkulisse auf uns einwirken, bevor wir uns müde in die Koje fallen lassen.



«Manche drehen um und fahren zurück»



Der Tag beginnt mit hohen Wolkenfeldern, die sich im weiteren Verlauf lichten, jedoch nicht ganz auflösen. Auf der Morgenrunde durch den Park komme ich am WDR und ZDF Gebäude vorbei und kann

noch einmal einen schönen Blick über Hafen und die umliegende Skyline geniessen.



Der Wasserstand im Hafen lässt zu wünschen übrig. Das grosse, weisse Schiff gleich neben der Marco Polo II steht auf Grund. Das lässt sich anhand des Bewuchses am Unterwasserschiff leicht feststellen.

Wir laufen aus. Die Schraube wirbelt Dreck auf aber die Wassertiefe reicht. Wir haben immer eine «handbreit Wasser unter dem Kiel». Nachdem die ersten Meter geschafft sind nimmt die Tiefe rasant zu. Wir befinden uns in der Hafeneinfahrt, die auch von der Grossschifffahrt genutzt wird.

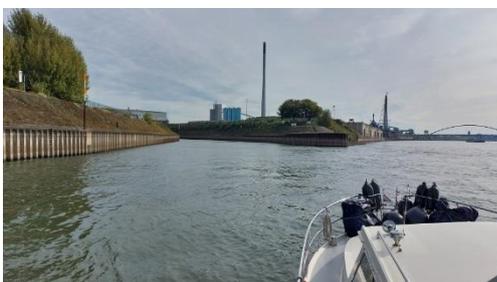


Noch ein Blick zurück zum Abschied. Viel Zeit bleibt nicht, den Gedanken nachzuhängen. Denn schon werden wir von der Strömung des Rheins mitgetragen und es gilt, sich auf den Verkehr zu konzentrieren.

Die Fahrt verläuft ruhig und ohne nennenswerte Ereignisse. Links und rechts säumen Industrie- und Kraftwerke das Ufer. Wir sind mitten drin, im Ruhrpott.



Unsere heutige Etappe ist mit rund 35 km nicht sehr lang und führt uns bis nach Duisburg.



Wenn man zu Tal fährt lässt sich die Einfahrt zum Duisburger Hafen erst spät ausmachen. Die Uferverbauung scheint durchgängig weiterzugehen.

Wir haben die Lücke in der Mauer gefunden, lassen uns vorbeitreiben, wenden zu Berg und steuern die Einfahrt an. Langsam kommen wir in den strömungsfreien Bereich und ich kann die Geschwindigkeit drosseln.

Das Hafenbecken zieht sich weit nach hinten. Von einer Marina weit und breit nichts zu sehen. Ich konsultiere zur Sicherheit noch einmal die Karte. Doch, wir sind hier richtig. Das ist der Aussenhafen. Bis zum Innenhafen, wo sich die Marina befindet, sind es noch rund 3 km.



Es geht vorbei an einem schwimmenden Trockendock. Das Heck eines Frachtschiffs wurde damit angehoben und Mechaniker schrauben und schweißen am Ruder des Schiffs herum.

Durch das offen stehende Marien-Tor erreichen wir den hinteren Teil des Hafens. Wenn der Rhein Hochwasser führt wird das Tor geschlossen, um den Holz- und den Innenhafen vor den Fluten zu schützen.

Vor der Schwanen-Torbrücke liegen zwei Fahrgastschiffe an der Mauer. Von der Marina noch immer nichts zu sehen. Selbst Bayou hält bereits Ausschau nach dem Anleger.



Endlich, nach der Schwanen-Torbrücke, die lichte Höhe reicht aktuell problemlos, sehen wir weit voraus die Marina.



Wir legen gleich vor dem Hafengebäude an. Der Hafenmeister ist anwesend und Sylvia erledigt die Formalitäten. Gleich neben dem Schiff steht eine Zapfsäule. Hurra, hier gibt es Diesel und das zu einem erschwinglichen Preis.

Der Hafenmeister weist uns den Platz zu und ich frage, ob ich vorher noch den Tank füllen könne. Klar, meint er und schon fließt der Diesel in den Tank. Angesprochen auf die lange Strecke vom Rhein bis zum Hafen meint er: «Tja, es

kommt immer wieder vor, dass Skipper auf dem Weg umdrehen und zurück fahren, weil sie denken, da hinten kommt nichts mehr».



Auch der Duisburger Hafen wurde super schön renoviert und zurecht gemacht. Keine Spur von verfallen, schmutzig oder düster.



Der Nachmittag ist noch jung und wir machen uns auf einen Stadtrundgang. Das Altstadtzentrum ist nicht weit entfernt. Über die nahe Fußgängerbrücke gelangen wir ans gegenüberliegende Ufer, wo bereits die ersten Überreste der alten Stadt-

mauer stehen. Bald erreichen wir den Marktplatz, das Rathaus und die Salvatorkirche im alten Zentrum.



Gleich angrenzend an den Hafen befindet sich in einem schönen Backsteingebäude das Landesarchiv von NRW. Vor dem Gebäude stehen die alten Ladekrane und erinnern an einst betriebsamen Zeiten.

Das "Reeße Pöntje"

Der Tag beginnt grau. Der Wind hat aufgefrischt und alles deutet auf Regen hin.



Heute haben wir eine längere Etappe auf dem Rhein vor uns. Das Ziel heisst Rees, unweit der deutsch-niederländischen Grenze.

Gefühlt nimmt der Verkehr mit jedem Kilometer zu, mit dem wir uns den Niederlanden nähern.

Bei Walsum liegen Leichter auf Reede, die von Schleppern zum Löschen abgeholt und leer zurückgebracht werden.

Weiter zu Tal erreichen wir Wesel, wo der Wesel-Datteln-Kanal einmündet. Hier haben wir einen Punkt erreicht von dem aus wir die weitere Strecke schon einmal befahren haben.



Vorbei an Hollands Ward, am Goldgräber, dem Vynen- und dem Teufelsgat, alles Bezeichnungen von Rheinabschnitten, erreichen wir Rees.



Das Städtchen liegt am rechten Rheinufer. Unterhalb von Rees, auf der linken Seite des Rheins, wurde ein Baggersee ausgehoben, die Reeser Schanz. Hier wollen wir im Hafen des WSV Xanten übernachten.

Die Wassertiefe fällt in der Reeser Schanz mit 6 bis 18 Metern recht üppig aus. Der Hafen selbst ist von eher kleineren Booten belegt. Die Marco Polo II fällt hier schon auf und so

werden wir denn auch von einem Mitglied des Vereins angesprochen und nach dem Woher und dem Wohin gefragt. Im Gespräch erfahre ich unter anderem, dass sich über der Ostsee ein Sturmtief zusammenbraut, das mit Bangen erwartet wird. Lassen wir uns überraschen, was uns diesbezüglich auf der weiteren Fahrt noch erwartet.

Von der Reeser Schanz aus verkehrt eine Fähre über den Rhein nach Rees. Die Fähre heisst «Reeßer Pöntje». Wie könnte es anders sein. Die Fähre hat, jahreszeitlich bedingt, den Betrieb bereits eingestellt und so sitzen wir hier im Outback fest.



Abgesehen von ein paar Häusern ist hier weit und breit nichts. Wir werden heute Nacht unsere Ruhe haben, zumal es in der Zwischenzeit auch zu Regnen begonnen hat.

Eine 1:n Beziehung oder ein Fluss mit vielen Namen

Es regnet. Ich bin mit Bayou unterwegs, als sich rechts in der Wiese zwei Rehe nähern. Kurz vor der Strasse entdecken sie uns, drehen um und verschwinden im Wald. Auf dem Rückweg zum Schiff hoppelt ein Hase über das Feld und versteckt sich, als er uns bemerkt. Hier scheint die Welt noch in Ordnung zu sein. Es fehlt nur noch der Fuchs ... 😊.

Der Regen scheint uns heute den ganzen Tag zu begleiten. Mal regnet es stärker, mal weniger stark und die Scheibenwischer stehen im Dauereinsatz. Zur alles durchdringenden Feuchtigkeit gesellt sich auch noch eine frische Brise. Im Cockpit der Marco Polo II ist es kalt. Dicke Jacken und eine wärmende Bouillon sind angesagt.



Wir passieren Emmerich. Unterhalb der Stadt gibt es im Hüthumer Meer zwei grosse Yachthäfen. Die Einfahrt ist, wie wir 2019 feststellen mussten, ziemlich unteuf. Das hat mich dazu veranlasst diese beiden Häfen bei der Planung nicht zu berücksichtigen und stattdessen die Reeser Schanz zu bevorzugen.



Von der deutsch-niederländischen Grenze beim Rheinkilometer 857.9 bis zum Pannerdense Kop, bei km 867.5, nennt man den Rhein «Boven-Rijn», was übersetzt «Oberrhein» heisst. Beim Pannerdense Kop halten wir uns rechts und fahren in den Pannerdens Kanaal ein. Damit verlassen wir den «Boven Rijn», der ab hier «Waal» heisst.

Nach rund 11 km auf dem Pannerdense Kanaal kommen wir zur nächsten Verzweigung. Geradeaus, über den «Neder-Rijn» gelangt man nach Arnhem. Wir halten uns erneut rechts und biegen in die «Gelderse IJssel» ein.



Löst man die 1:n Beziehung auf, dann hat man einen Fluss, den Rhein, der ab der deutsch-niederländischen Grenze viele verschiedene Namen trägt.

Den Windungen der IJssel folgend erreichen wir über Rheden die Stadt Doesburg, unser erstes Etappenziel in den Niederlanden.



Im Passantenhaven finden wir einen schönen Platz. Es regnet noch immer, als wir in die Stadt gehen, um einzukaufen.

Zurück auf dem Schiff gönnen wir uns an der wohligen Wärme unter Deck ein feines Raclette und lassen den regnerischen Tag bei einem Spiel gemütlich ausklingen.



Plötzlich war es dunkel, kalt und nass



Während der Nacht ist der Regen abgeklungen und das Wetter zeigt sich von seiner versöhnlichen Seite. Gemeinsam gehen wir in die Stadt, Brötchen kaufen. Auf dem Rückweg machen Bayou und ich noch einen kleinen Umweg zum Wehr der Oude IJssel.



Der Fluss entspringt nördlich von Duisburg, bei Borken. Unter dem Namen IJssel fließt er nach Nordwesten durch Deutschland. Ab der niederländischen Grenze wird er Oude IJssel genannt, zur Unterscheidung von der IJssel.

Die Oude IJssel führt reichlich Wasser, welches hier bei Doesburg in die IJssel fließt. Die IJssel selbst entstand als Abzweigung vom Pannerdens Kanaal, der bekanntlich den Rhein mit dem Niederrhein verbindet. Das zusätzliche Wasser der Oude IJssel tut gut. So führt die IJssel respektive die Gelderse IJssel, wie sie hier genannt wird, im Unterlauf genügend Wasser. Das kann uns nur zugutekommen.

Zurück im Hafen kann es Bayou kaum erwarten an Bord zu gehen. Schliesslich wartet sein Frühstück. Der kleine «Jufli» springt vom Steg aufs Deck. Dumm nur, dass er an einer Stelle an Bord zu springen versucht an der die Reling durchgehend ist. So kommt, was kommen musste. Er rutscht ab und verschwindet der Länge nach zwischen Bordwand und Steg. «Pflatsch» tönt es von unten, als er ins Wasser fällt. Er taucht auf, orientiert sich kurz und versucht Richtung Bug zu schwimmen. Ich halte ihn an der Leine zurück, weil die Fender zwischen dem Schiff und dem Steg im Wege sind. Nun denn. Auf den nassen Steg kniend greife ich weit unten nach Bayous Geschirr und ziehe ihn aus dem Wasser. Kaum auf dem Steg schüttelt er das Wasser aus seinem Pelz. Das muss logischerweise gleich neben mir sein. Damit sind wir beide von oben bis unten klitsch nass. Gut gemacht, Bayou.



Das Wetter spielt heute mit. Wir legen ab und fahren auf die IJssel hinaus. Auf dem Monitor sehe ich das AIS-Signal eines Schiffes. Es heisst Irene und fährt unter Schweizer Flagge. Die Irene holt uns wenig später ein. Es sind alte Bekannte, René und Irene, die wir im Schleusenverein kennengelernt haben. Wir winken uns zu und tauschen ein paar Worte über Funk aus.

Bald erreichen wir Zutphen. Der Vispoorthaven hier wäre auch ein schönes Etappenziel gewesen.



Die Fahrt verläuft ruhig und gemächlich. Die Strömung der IJssel schiebt uns an und schon bald sind die ersten Häuser von Deventer zu sehen. Dass die IJssel aktuell mehr Wasser führt als im September des letzten Jahres lässt sich am Brückenpegel ablesen. Letztes Jahr stand er auf dem Trockenen, jetzt steht er im Wasser.



Unterhalb von Deventer befindet sich in einem ehemaligen Baggersee ein sehr schöner und grosser Hafen. Ein Anruf beim Hafenmeister bringt uns die Information ein, dass es genügend freie Plätze habe. Die Wassertiefe sei ebenfalls kein Problem. Die IJssel führe genügend Wasser.



Schnell liegt die Marco Polo II im Hafen am Steg. Der Wind hat weiter aufgefrischt und so entscheide ich, die Marco Polo II mit dem Bug gegen den Wind in die Box zu stellen.

Den restlichen Nachmittag verbringen wir an Bord beziehungsweise



mit einem Spaziergang an Land, was Bayou sichtlich geniesst.

Langsam wird es Abend und Sylvia brutzelt in der Küche das Abendessen. Der erste Offizier schaut dabei aufmerksam zu und hofft, dass etwas für ihn abfällt.



Die goldenen Räder von Kampen



Heute haben wir mit 48 km eine nicht allzu lange Etappe vor uns. Zudem fahren wir mit der Strömung der IJssel. So sollten wir das Ziel Kampen im Laufe des früheren Nachmittags erreichen.

Das Wetter spielt insofern mit, als dass es trocken ist. Der Himmel ist bewölkt und es ist schwer abzuschätzen auf welche Seite es kippen wird.

Gegen 10 Uhr legen wir ab, verlassen den schönen Hafen von Deventer und halten uns auf der IJssel zu Tal. Langsam beginnt das Wetter aufzuklären. Die Wolken machen blauen Lücken Platz, durch die die Sonne scheint.



Die IJssel wird langsam breiter und präsentiert sich als veritablen Flusslauf. Abgesehen von den Fähren und ein paar wenigen Privatschiffen ist es ruhig auf dem Wasser. Es ist Sonntag. Das wiederum hat viele Fischer an die Ufer der IJssel gelockt. Überall sieht man Ruten ins Wasser ragen. Dank der Breite der IJssel kommen wir einander nicht ins Gehege.



Wir fahren vorbei an einer wunderschönen Landschaft, schmucken Dörfern und etlichen niederländischen Wahrzeichen, den Windmühlen.

Der Wind frischt auf und trägt aus SW bis W dunkle, schwere Wolken heran. Wir müssen heute sicher noch mit Regen rechnen.

Unterhalb der Hafeneinfahrt von Hattem höre ich im Funk, dass die Irene den Hafen verlässt. René hat die Ausfahrt angekündigt, für den Fall, dass ein Grossschiff in der Nähe zu Tal fährt. Ich sehe das AIS-Signal der Irene auf dem Monitor und rechne damit, dass sie uns wieder einholt. Dem ist nicht so. Ich sehe, dass sie in Zwolle abgebogen ist und Richtung Zwartsluis fährt.

Wir haben soeben die Einfahrt zum Revediep passiert und sehen in der Ferne bereits den Kirchturm und die ersten Häuser von Kampen. Bald erreichen wir auch das Wahrzeichen von Kampen, die Stadsbrug über die IJssel mit ihren goldenen Rädern «on top».



Sie ist immer wieder schön anzusehen. Kurz nach der Stadsbrug überqueren wir die IJssel und fahren in den Buitenhaven ein. Platz hat es genügend und wir können uns aussuchen, wo wir die Marco Polo II festmachen.

Der Hafenmeister lässt sich heute nicht blicken. Ist es ihm möglicherweise zu kalt und zu unfreundlich? Vermutlich hat er alle Hände voll zu tun, weil im Hafengebäude ein kleines Fest für eine geschlossene Gesellschaft stattfindet. Kein Problem, wir können uns online via App «AanUit.net» anmelden und so die Hafengebühr und den Strombezug bezahlen.



Der Buitenhaven, einst vermutlich ein Teil der Stadtbefestigung, liegt gleich neben der Altstadt. Mit wenigen Schritten gelangt man in die engen Gassen und in die Fussgängerzone mit vielen Läden und Restaurants.

Der nachmittäglichen Rundgang führt uns durch die Fussgängerzone Richtung Kirche. Es ist Sonntag und die Stadt ist fast wie ausgestorben. Es lässt sich herrlich durch die

Strassen und Gassen flanieren. Ohne Gedränge oder, wie die Niederländer sagen, zonder drukte.

Wir wollen heute auswärts essen gehen. Leider hat das argentinische Steakhouse zu, das wir schon lange mal besuchen wollten. Macht nichts, ganz in der Nähe finden wir «Thoms Grillhuys», wo wir einen Tisch reservieren.

Wir machen noch einen Abstecher ins Grüne, in den Stadtpark. Er erstreckt sich vor den Toren der Altstadt rund um die alte Stadsgracht.



Zurück auf dem Schiff genehmigen wir uns ein Apéro und machen uns anschliessend landfein.

Wir geniessen das Essen in «Thoms Grillhuys». Es gibt ein Carpaccio zur Vorspeise und einen Grillteller mit Spareribs zum Hauptgang, beides sehr lecker. Die «Dame blanche» zum Dessert hat noch etwas «Luft nach oben». Die Schokolade auf dem kalten Eis wird so hart, dass ich sie am Stück essen muss.



Auf dem Rückweg zum Schiff erfreuen wir uns noch an der schönen Beleuchtung der Altstadt.

Bald verkriechen wir uns in die Koje. Draussen ist es kalt. Die Heizung bleibt deshalb auf niedriger Stufe die ganze Nacht hindurch eingeschaltet.

Einst lag die Stadt noch an der Zuiderzee



Die Nacht war klar und dementsprechend kalt. Langsam geht die Sonne auf und die ersten, wärmenden Strahlen sind spürbar. Die IJssel ist spiegelglatt und die alte Hansekogge im Hafen liegt friedlich an ihrem Anleger.



Der Hafensplatz direkt an der alten Stadtmauer erweist sich heute als eher unpraktisch, weil die Sonne hier (noch) nicht reinkommt. Im Cockpit sind die Scheiben komplett beschlagen. Ich öffne das Verdeck vorn in der Mitte und an den Seiten, damit die Luft zirkulieren kann. Das hilft. Zumindest bekomme ich die Scheiben soweit klar, dass wir fahren können.

Ich manövriere die Marco Polo II aus dem Buitenhaven und drehe nach Steuerbord, zu Berg, ab. Wir halten Ausschau nach anderen Schiffen, weil wir die IJssel überqueren und am gegenüberliegenden Ufer die Einfahrt zum Ganzendiep anlaufen wollen. In der Zufahrt zur Ganzensluis sehe ich ein Sportboot und von achtern ist auf der IJssel ein Frachtschiff im Anmarsch. Für uns heisst es abwarten, bis das Frachtschiff an uns vorbei ist.

Der Weg ist frei. Ich überquere die IJssel und halte mich rechts, in Richtung Ganzensluis. Das Sportboot vor uns ist bereits in der Schleuse und wir müssen warten. Es dauert nicht lange und das Tor der Schleuse hebt sich. Wir können einfahren. Während wir schleusen fragt mich der Schleusenmeister nach unserem Etappenziel. «Blokzijl», antworte ich ihm. «Das geht», meint er. Die Fahrt nach Meppel sei aktuell nicht möglich, weil die Brücke in Zwartsluis geschlossen sei. Ich bedanke mich für die Information und verabschiede mich von ihm.



Die Sonne scheint herrlich von einem blauen Himmel, doch vor uns liegt eine dichte Nebelbank. Wir haben die erste Biegung des Ganzendiep noch nicht erreicht und stecken bereits in der «grauen Suppe». Die Sicht wird immer schlechter. Ich nehme die Geschwindigkeit zurück und fahre langsam durch das Grau.

Voraus taucht aus dem Nebel ein kleines Fischerboot auf. Zu unserer Rechten sehen wir die Häuser von Grafhorst vorbeiziehen und bald erreichen wir die Mandjeswaardbrug, die für uns prompt geöffnet wird.



Die Sicht ist inzwischen besser geworden und wir haben keine Mühe den rechtwinkligen Abzweiger zum Scheepvaartsgat auszumachen.

Am Ende des Scheepvaartgat halten wir uns links und folgen der Betonung bis zum Abzweiger ins Kadoelermeer.

Es ist 12:40 Uhr und wir legen vor der Kadoelerkeersluis an.

Die Brücke ist von 12:30 bis 13:30 Uhr geschlossen. Wir essen etwas kleines und warten. Hinter uns legt sich ein weiteres Schiff an den Anleger und kurz vor 13:30 kommen noch einmal zwei Schiffe dazu, die vor der Brücke ihre Runden drehen.



Das Signal zeigt Rot-Grün. Ich starte den Motor und will ablegen, als eines der wartenden Schiffe an mir vorbei Richtung Brücke fährt. Das zweite Schiff hinterher. Ich muss warten bis es an mir vorbei ist, was das hinter mir liegende Schiff dazu veranlasst sich ebenfalls vorzudrängen. Heute gilt anscheinend «Wer zuerst kommt mahlt zuletzt» 😞.

Na ja, wir haben es nicht eilig und lassen die anderen ziehen. Zwei der Schiffe liefern sich dann auch bei der Voorstersluis das nächste Battle um den ersten Platz. Wir halten uns rechts und stehen bald darauf mit dem dritten Schiff vor der Vollenhoverbrug.

Ob sich das vor uns fahrende Schiff schon angemeldet hat? Auf einer Tafel am Ufer wird darauf hingewiesen, dass die Anmeldung über eine App zu erfolgen habe. Alternativ könne man sich per Telefon anmelden. Anfragen über Funk würden nicht beantwortet. Tja. Die App lässt sich mit dem Schweizer Smartphone nicht herunterladen. Die Anmeldung per Telefon ist extrem umständlich, wie wir früher schon erfahren mussten. Ich versuche es über Funk und, oh Wunder, ich bekomme eine Antwort.



Die Brücke von Vollenhove liegt hinter uns. Vorbei am Vollenhovermeer erreichen wir die ersten Woonschepen von Blokzijl und bald darauf den Hafen in der Stadt.

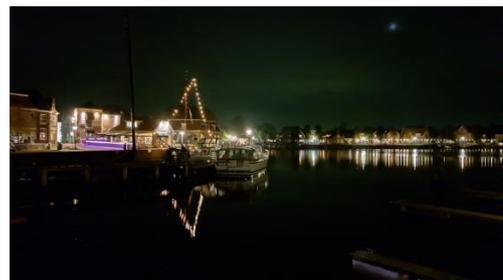
Das Städtchen Blokzijl lag zu frühen Zeiten an den Gestaden der Zuiderzee, die sich von Lemmer über Blokzijl nach Kampen und Amsterdam erstreckte. Die gesamte Noordoostpolder wie auch Flevoland lagen einst am Grund der Zuiderzee.



Das Wetter hat leider nicht mehr aufgeklart. Aus der «grauen Suppe» vom Morgen wurde Hochnebel, der jetzt, am späteren Nachmittag, zu nassen beginnt.

Wir genehmigen uns heute wieder einmal eine Portion Kibbeling zum

Apéro und Sylvia hat im Grand Café Prins Maurits huis für den Abend einen Tisch reserviert.



Diese Stadt ist immer einen Aufenthalt wert

Das Wetter präsentiert sich heute nach wie vor in grau, doch es ist trocken. Auf dem morgendlichen Rundgang mit Bayou finde ich überall Zeitzeugen aus früheren Zeiten, als



Blokszijl noch eine Handelsstadt war. Seien es die alten Kanonen,



Teile der Stadtbefestigung oder das Schutztor an der Einfahrt zum Hafen gegen die Fluten der Zuiderzee.

Wir «bezwingen» die erste Schleuse des Tages. Es geht ein paar Zentimeter nach oben. Nach der Schleuse wird kräftig gearbeitet. Hier werden Wasserpflanzen geschnitten und aus dem Kanal geholt.



Ich schlängle mich zwischen den Arbeitsschiffen durch, vorbei am Campingplatz mit vielen kleinen Booten an den Anlegern, an schönen Ferienhäusern, die Sylvia so gut gefallen und schon sind wir wieder in der freien Natur.



Der Weg führt uns über das Noorderdiep in den Valsche Trog und ins Giethoornse Meer. Weiter über Muggenbeet und die Wetering nach Kalenberg, in der Kalenberger Gracht.

Es ist immer wieder faszinierend die schönen und gepflegten Häuser und Grundstücke auf dieser Strecke zu sehen.



In Kalenberg wird für uns die Brücke angehoben und der Brückenwärter kassiert mit dem Holzschuh € 2.20 von uns. Schade, dass diese Tradition durch die fortschreitende Automatisierung und Fernbedienung der Brücken weitestgehend verloren gegangen ist.

Über Ossenzijl erreichen wir die Mr. Linthorst Homansluis, besser bekannt als Driewegsluis. Während wir schleusen beginnt es leicht zu regnen. Eigentlich wollten wir hier übernachten. Doch das Restaurant bei der Schleuse ist geschlossen, der Hafen und der Anleger bei der Insel sind verwaist. Alles nicht sehr einladend. Wir beschliessen weiterzufahren und einen Anleger in freier Natur zu suchen.

Wir haben die Oldetrijnsterbrug passiert. Es regnet und zusätzlich zieht leichter Nebel auf. Mist. Es sagt uns keiner der Anleger wirklich zu und wir sind schon kurz vor Echtenerbrug. Die Sicht auf dem Tjeukemeer ist gut, Wind und Wellen halten sich in engen Grenzen – wir fahren durch bis Lemmer.



Zeitweise regnet es noch und es ist kalt. Der Wind trägt das Seine dazu bei, dass es draussen recht ungemütlich ist.

Gegen 16:15 Uhr erreichen wir Lemmer. Hoffentlich hat es noch Platz in der Stadt. Gleich nach der Flevobrug sind rechts noch Plätze frei. Ich fahre trotzdem durch bis kurz vor die Oude Sluisbrug. Entlang der Kade ist kein Platz mehr frei, der für die Marco Polo II gross genug wäre. Die «Touris» haben ihre Schiffe sehr grosszügig angebunden, mit viel Platz dazwischen. Nun denn, ich wende

und lege die Marco Polo II kurz vor der Flevobrug an die Kade. Vor mir ist noch ein Platz frei, hinter mir ein grösserer Abstand zum nächsten Schiff. Ich halte mich heute auch die geltenden Gepflogenheiten und mache die Marco Polo II so fest, dass es für mich passt.

Auf der Runde mit Bayou begeben ich mich an den IJsselmeerland. In der Ferne zeigen sich ein paar scheue Aufhellungen. Der Wind peitscht uns den Regen ins Gesicht und wir werden beide nass.



Sylvia hat im Le Duc, auf der anderen Seite der Gracht, einen Tisch für heute Abend reserviert und so machen wir uns auf den Weg. Es regnet noch immer. Zum Glück ist es nicht so weit. Das Essen ist ausgezeichnet und der Service gut. Das Restaurant kann weiterempfohlen werden.

Auf dem Rückweg zum Schiff bewundern wir einmal mehr die schöne Beleuchtung der Stadt rund um die Gracht. Es ist schon so - Lemmer ist immer einen Aufenthalt wert.

«Mir gönd go lädele»

Wir haben noch zwei Tage in Reserve und können den Rest der Reise gemütlich angehen. Deshalb bleiben wir heute in Lemmer.



Der Tag beginnt trocken und mit «blauen Störungen» am Himmel. Auf dem morgendlichen Spaziergang blicke ich hinaus auf das IJsselmeer und gehe die hinter uns liegende Reise in Gedanken noch



einmal durch. Die Entscheidung, via Saar und Mosel zu fahren, war absolut richtig. Es hatte viel weniger Berufsverkehr und wir konnten die Fahrt ruhiger und entspannter angehen, als wenn wir über den Rhein gefahren wären. Trotz der vielen Schleusen zu Beginn der Reise würde ich diese Strecke jederzeit wieder fahren.

Im Laufe des Vormittags setzt erneut Regen ein. Wir wollen heute neue Taue für die Marco Polo II besorgen. Die alten Taue haben in den vielen Schleusen gelitten. Zudem knarren sie unter Zug, was uns hin und wieder in der Nacht geweckt hat. Mit Schirm und Regenjacke «bewaffnet» machen wir uns auf den Weg zum Nauticshop. Im Laden herrscht ein Chaos wie nach einem Bombeneinschlag. Doch Henk, der Besitzer, überblickt das Chaos perfekt. Er muss ein Genie sein 😊.

Wir entscheiden uns für ein graues Tau, es passt zur Farbe des Decks. Henk meint, dass diese Art von Tau nicht knarrt, wir also in der Nacht ruhig schlafen könnten. Insgesamt kaufen wir 72 Meter Leine, aufgeteilt in sechs Leinen zu 12 Metern. Weiter frage ich Henk, ob er LEDs für die Positionslampen hat. Ich möchte die aktuellen Leuchtmittel durch LEDs ersetzen. Er schaut mich an, schüttelt den Kopf und meint «Lass das sein, das darfst Du nicht». Ich schaue ihn erstaunt an. Henk greift in eines der Regale, nimmt eine rote Positionslampe heraus, setzt sie auf eine LED und schaltet die LED ein. «Was für eine Farbe siehst Du?», fragt er mich. «Orange», gebe ich ihm zur Antwort. «Richtig. Erstens verändert sich die Farbe und zweitens beträgt die Reichweite nur noch 1 SM an Stelle von 3 SM mit der herkömmlichen Birne. Wenn Du etwas ändern willst musst Du die ganze Lampe ersetzen, weil sie in der entsprechenden Ausführung zertifiziert werden», doziert er.

Nun denn, lassen wir das. Im Salon wäre es jedoch angebracht die Halogenbirnen durch LED Einsätze zu ersetzen. Henk gibt mir ein Muster mit. Zurück auf der Marco Polo II baue ich den LED Einsatz ein. Mit einer kleinen Modifikation, ich muss die «Beine» etwas kürzen, passt es. Ich mache mich noch einmal auf den Weg zum Laden, um die weiteren LED Einsätze zu kaufen, welche gleich im Anschluss im Salon und in der Koje verbaut werden.



Langsam geht der Tag zu Ende und die Nacht senkt sich über Lemmer.

In vertrauter Umgebung

Draussen ist es neblig, nass und kalt. Zwar hat der Regen aufgehört, dennoch trieft alles vor Nässe und das wird durch den Nebel nicht besser.

Ich versuche die Scheiben im Cockpit klar zu bekommen. Keine Chance. Kaum bin ich mit dem Lappen weg ist die Scheibe schon wieder beschlagen. Es ist viel zu feucht.



Gegen 10:15 Uhr löst sich der Nebel auf. Die Sonne scheint und taucht die Stadt und den Hafen in ein wunderschönes goldenes Licht. Nur ins Cockpit der Marco Polo II scheint die Sonne noch nicht rein. Wir stehen neben einem Baum der die wärmenden Strahlen abhält.

Damit wir starten können bleibt mir trotz der tiefen Temperatur nichts anderes übrig, als vorn in der Mitte das Verdeck zu öffnen. So sehe ich wenigstens wohin ich fahre 😊.

Die beiden Brücken von Lemmer bringen wir in rekordverdächtigem Tempo hinter uns und gleiten gemächlich durch den Streamkanaal in Richtung Grote Brekken. Aus achtern kommend holt eine andere Motorjacht auf und überholt uns. Es ist ein Mietboot, dessen Crew es anscheinend eilig hat.

Der Prinses Margrietkanaal verläuft in einem betonnten Fahrwasser durch das Grote Brekken. Der grüne Tonnenstrich liegt für unsere Strecke an Steuerbord. Ausserhalb des grünen Tonnenstrichs befinden sich zusätzliche grün-weiße Tonnen. Sie markieren das Fahrwasser für die Sportschiffahrt. Ausserhalb der grün-weißen Tonnen bleiben in den Untiefen bestenfalls noch 20 – 30 cm Wasser unter dem Kiel.

Je weiter wir uns von Lemmer entfernen umso dichter wird der Nebel. Bei der Einfahrt in das Grote Brekken sehen wir noch die roten Tonnen auf der anderen Seite des Fahrwassers. Dann verschwinden sie im Nebel und wir sehen nur noch die nächstgelegene grüne und grün-weiße Tonne. Das Schiff vor uns ist nur noch schemenhaft im Nebel auszumachen.

Ich drossle die Geschwindigkeit etwas. Mittlerweile sehen wir die nächste anzusteuernde Tonne im Nebelgrau auch nicht mehr. Auf dem Monitor sehe ich die vom Navigationsprogramm vorgegebene Ideallinie sowie den Track, der unseren Kurs darstellt. Ich versuche die beiden Linien möglichst Deckungsgleich zu halten während Sylvia im Nebelgrau Ausschau nach den Tonnen hält.

Es ist gar nicht so einfach den Kurs zu halten. Ich sehe, dass die Track-Linie nach Steuerbord auswandert und gebe Gegenruder. Gefühlt sollte sich die Marco Polo II schon lange nach Backbord drehen. Die Track Linie auf dem Monitor sagt mir jedoch, dass sie immer noch nach Steuerbord auswandert. So kann man sich im Nebel täuschen.

Die Kurskorrekturen berücksichtigend tasten wir uns von Tonne zu Tonne vor. Da wir uns ausserhalb des Fahrwassers der Grossschiffahrt befinden sollten wir diesbezüglich sicher sein. Es könnte schlimmstenfalls vor uns ein Hindernis auftauchen, das ich jedoch auf Grund der geringen Geschwindigkeit frühzeitig ausmachen und umfahren kann.

Tatsächlich. Ich sehe aus dem Grau von Backbord kommend schemenhaft ein Schiff, das meinen Kurs nach Steuerbord kreuzt. An meiner Steuerbordseite wendet es und hängt sich in mein Kielwasser. Es ist das Schiff, das uns bei der Ausfahrt aus Lemmer überholt hat und uns jetzt schön brav folgt.



Ich versuche weiter die Marco Polo II auf Kurs zu halten und Sylvia überwacht zusätzlich den gefahrenen Kurs auf der Mobile App. So lassen wir Tonne um Tonne hinter uns.

Das Grote Brekken verengt sich zum Prinses Margrietkanaal. Links und rechts hat es jetzt Land. Dadurch lichtet sich der Nebel etwas. Es gibt sogar die eine oder andere «blaue Störung» im Nebelgrau.

Bei der Einfahrt in De Kûfurd wird der Nebel wieder dichter, die Sicht bleibt jedoch besser als auf dem Grote Brekken. Ungefähr in der Mitte der Wasserfläche sehen wir an Backbord zwei Schiffe, eine Segel- und eine Motorjacht, die ausserhalb der rot-weissen Tonnen eigenartige Manöver durchführen. Ich habe den Verdacht, dass der Segler im Nebel vom Kurs abgekommen und auf Grund gelaufen ist und jetzt von der Motorjacht freigeschleppt wird.



Langsam nähern wir uns Sneek. Der Bodennebel hat sich inzwischen zu Hochnebel verdichtet, liegt aber immer noch tief über dem Land.

Die Sicht auf dem Sneekermeer ist nur geringfügig eingeschränkt und weiter in Richtung Grouw,

unserem heutigen Etappenziel, setzt sich sogar die Sonne wieder in Szene.



So legen wir die Marco Polo II in vertrauter

Umgebung, im Hellingshaven von Grouw, bei schönem Wetter und Sonnenschein an den Steg.



Wir lieben den Hellingshaven. Im Gegensatz zum Pikmeerhaven ist er vor Schwell geschützt. Im vergangenen Jahr wurde er saniert und rund um den Hafen wurden neue Häuser gebaut. Vor allem in der Nacht sieht die Kulisse wunderschön aus.



Das könnte teuer werden



Wir gehen den Tag relativ gemütlich an, da wir heute in Grouw bleiben.

Auf dem Morgenspaziergang mit Bayou finde ich in der Nähe der Bäckerei bei einem Modegeschäft die etwas eigenwillige Bezeichnung für einen «Frauenparkplatz» 😊.

Der Himmel zeigt sich auch heute wieder in grauen Schattierungen aber es ist noch trocken.

Der grosse Pikmeerhafen ist fast leer und wirkt irgendwie trist. Auf der Stadtseite des Hafens steigen drei Personen für einem Schwumm ins kalte Wasser, sonst ist alles ruhig.



Im Laufe des Sommers stellten wir fest, dass sich an der Innenseite des Verdecks viel Schmutz abgelagert hat. Wir haben das Verdeck gereinigt, mussten dann aber feststellen, dass sich auf der Reise durch das feuchte Wetter Schimmel bildete und bei Regen die Imprägnierung des Verdecks nicht mehr Stand hält.

Wir nutzen den Aufenthalt in Grouw und verabreden auf 10 Uhr mit einem Mitarbeiter der Firma Dijkstra, der Herstellerin des Verdecks, einen Termin für einen Augenschein. Kurz nach 10 Uhr kommt Denis von Dijkstra an Bord und wir zeigen ihm verschiedene Stellen wo die Reissverschlüsse nicht mehr in Ordnung sind, den Schimmelbefall, wo Wasser durchsickert und wo die Klettverschlüsse nicht mehr halten. Er notiert sich alles und verspricht uns, dass wir eine Offerte bekommen. Mal schauen, was uns da erwartet. Das könnte teuer werden.

Jetzt, wo wir Denis den Schimmelbefall zeigen konnten und er wieder weg ist, kann ich das Verdeck vom Schimmel befreien. Mit einem leichten Seifenwasser mache ich mich ans Werk. Das Tuch wird wieder schön sauber, wie es sein sollte.

Auf dem Nachmittagsspaziergang machen wir Halt im Restaurant «het Theehuis». Zu einem Glas Rosé geniessen wir eine Portion Bitterballen und eine Portion Bitergarnituur zum Apéro.

Später am Abend gehen wir ins «Amicaal» essen. Das «Amicaal» ist ein typisch friesisches Restaurant und man isst hier hervorragend.



Wir haben unser Ziel erreicht

Der Tag der letzten Etappe ist angebrochen. Heute Nachmittag werden wir in Leeuwarden, unserem Endziel ankommen.

Ich genieße den morgendlichen Lauf mit Bayou. Der Himmel ist bewölkt. Im Osten scheint die aufgehende Sonne noch durch die Wolken aber im Westen sieht es nach Regen aus.



Gegen 11:15 Uhr legen wir in Grouw ab und fahren über den Prinses Margrietkanaal in Richtung Warten. Im dortigen Jachthaven wollen wir den Tank der Marco Polo II mit GLT Treibstoff füllen. GLT ist ein Dieseleratz, der aus Gas gewonnen wird. GLT hat den Vorteil, dass er schwefelfrei ist, der Motor weniger raucht und sich vor allem keine Dieselpest bilden kann. Der Nachteil - der Treibstoff ist sehr «trocken» und schmiert die Dichtungen nicht mehr. Ich tanke deshalb gern «halb-halb».



Oups, ich habe vergessen, dass die Tankstelle über Mittag, von 12 bis 13 Uhr, geschlossen ist. Wenn wir so weiterfahren sind wir kurz nach 12 Uhr in Warten. Wir beschließen deshalb noch einen kleinen Abstecher nach Earnewald und dem Princenhof zu machen.

Der Seeotter am Eingang zum Hafen sitzt still auf seinem Stein und trotz der Nässe und der Kälte, die sich langsam breit macht. Nach einer kurzen Hafentrundfahrt machen wir uns auf den Weg zurück nach Warten.

Es ist kurz vor 13 Uhr, als wir bei der Tankstelle anlegen. An der Tür hängt ein Schild, das uns darüber informiert, dass die Tankstelle heute Samstag geschlossen sei. Hurra! Das hätten wir wieder mal sauber hingekriegt. Vom Tanken an der Bunkerstation bei der Fonejachtbrug wurde uns dringend abgeraten, die Qualität des Diesels sei schlecht und bei Hemrik ist der Diesel € 0.50 teurer als hier das GLT.

Etwas angesäuert nehmen wir den Weg nach Leeuwarden unter den Kiel. Es hat inzwischen wieder zu regnen begonnen, was die Stimmung auch nicht hebt. Als Entschädigung werden die beiden Brücken durch Warten schnell geöffnet und wir nähern uns schon bald dem Ziel unserer Reise.



Vor der Greunsbrug liegen gelbe Bojen im Wasser und am Ufer wurden ein Zelt und eine Einrichtung zur Zeitmessung aufgebaut. Hm, was ist denn hier los? Sylvia bringt in Erfahrung, dass hier das Ziel einer Ruderregatta eingerichtet wurde, die Ruderer in ca. 20 Minuten erwartet würden und deshalb die Strecke mindestens für die nächsten zwei Stunden gesperrt sei. Sylvia fragt nach, ob wir nicht noch bis Hemrik Marine durchfahren könnten. Dafür bräuchten wir keine 20 Minuten. Wir bekommen die Erlaubnis. Auch der Brückenwärter der Greunsbrug spielt mit. Er öffnet die Brücke umgehend.



Wenig später liegt die Marco Polo II im Hafen von Hemrik Marine am Steg. Hier, in der Halle von Hemrik Marine, wird sie die nächsten sechs Monate im Winterlager auf uns warten.

Heute ist Samstag und Marinus, der Basisleiter sollte anwesend sein. Zumindest steht sein Wagen auf dem grossen Parkplatz. Wir machen uns auf, Marinus unsere Ankunft mitzuteilen. Auf dem Weg zum Shop schauen wir noch kurz in die Halle. Bis anhin stand die Marco Polo II auf dem Platz B12. Marinus hat uns neu den Platz B10 für den Winter zugewiesen. Hm, der Platz B10 ist besetzt. Hier liegt eine Sloop.

Die Begrüssung ist herzlich, wir werden mit Kaffee verwöhnt und Marinus nimmt sich Zeit mit uns zu plaudern. Wir berichten von unseren Erlebnissen. Bald gesellt sich noch ein Paar zu uns und wir unterhalten uns prächtig. Wir sprechen noch die Sloop an, die am Platz B10 liegt. Umgehend erteilt er seinen Jungs den Auftrag das Schiff dort wegzuholen. Das gehöre woanders hin.

Der Nachmittag vergeht wie im Flug. Wir verbringen anschliessend einen gemütlichen, geruhsamen Abend mit einem guten Essen an Bord. Mit einem Glas Crémant aus dem Elsass stossen wir darauf an, dass alles geklappt hat, dass das Schiff und die Crew heil und gesund am Ziel angekommen sind und wir eine wunderschöne Zeit verbringen durften.

Nachwort

Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt. Am Sonntag sind wir mit Aufräumen und Putzen beschäftigt. Im Laufe des Vormittags kommt Jan unser Mechaniker vorbei. Wir können mit ihm die anstehenden Arbeiten besprechen, wie die Reparatur der Farbschäden am Bug, das Einwintern oder den Umbau des Wassereinlasses für den Motor. Im Laufe des Nachmittags treffen Petra und Raymond mit unserem Wagen in Leeuwarden ein. Sie hatten sich angeboten uns den Wagen für die Heimfahrt zu bringen. Vielen Dank dafür.



Am Abend gehen wir gemeinsam Essen. Petra und Raymond übernachten im Hotel Bastion während wir noch einmal auf der Marco Polo II schlafen.



Am Montag stehen noch das Ausräumen des Schiffs und die letzten Arbeiten vor der Winterpause an. Petra und Raymond können inzwischen Leeuwarden unsicher machen. Ich bringe sie am Vormittag in die Stadt und wir verabreden den Treffpunkt, wo ich sie gegen 14:30 Uhr wieder abhole. Etwas früher als geplant können wir sie am Oldehove, dem schiefen Turm von Leeuwarden, abholen.

Gemeinsam fahren wir in die Region von Blokzijl. Sylvia hat für die Nacht in Muggenbeet im Hotel Geertien zwei Zimmer reserviert.

Am Dienstag fahren wir gegen 10 Uhr in Muggenbeet los und erreichen gegen 18:30 Uhr Kembs. Hier müssen wir den zweiten Wagen abholen. Er stand die letzten 5 Wochen auf dem Parkplatz im Hafen. Gabriel, der Hafenmeister kommt extra vorbei, um uns den bei ihm deponierten Schlüssel zurückzugeben. Gegen 20 Uhr erreichen wir wohlbehalten Stans.

Damit schliesst sich der Kreis und das zweite Abendteuer des Jahres 2023 ist zu Ende.

Vielen Dank für Euer Interesse an unserer Reise und für das «Mitreisen» im WhatsApp Status.

© 2023, Bruno N. Burri
Marco Polo II



Logbuch Etappen

2023.10 - Rückführung nach Leeuwarden

Rückführungstörn von Kembs nach Leeuwarden, 27. September bis 29. Oktober 2023

Schiffstyp	Motorjacht
Schiffsname	Marco Polo II
Baujahr	2002
Heimathafen	Basel / Bâle / Basilea
Abmessungen	10.80 m x 3.65 m x 1.00 m



Zusammenfassung der Etappendaten

Motorenstunden	Törnbeginn	2'334.00
	Törnende	2'467.40
	Total h	133.40
Distanz	Total km	1'106.40
Reisezeit	Reisezeit brutto	144:25
	Pausenzeit	0:00
	Reisezeit netto	144:25
Bauwerke	Geöffnete Brücken	19
	Schleusen	93
Reisegeschwindigkeit	Ø km/h	7.66



Logbuch Etappen

2023.10 - Rückführung nach Leeuwarden

Rückführungstörn von Kembs nach Leeuwarden, 27. September bis 29. Oktober 2023

Schiffstyp Motorjacht
Schiffsname Marco Polo II
Baujahr 2002
Heimathafen Basel / Bâle / Basilea
Abmessungen 10.80 m x 3.65 m x 1.00 m



Datum	Etappe von / nach	Distanz	Fahrt/h	Schleusen
		Motor/h	Pausen/h	Brücken
27.09.2023	Kembs Breisach	44.0 km	05:55	4
		5.10	-	0
28.09.2023	Breisach Kehl	68.0 km	08:45	4
		7.10	-	0
29.09.2023	Kehl Waltenheim	27.0 km	04:55	9
		4.70	-	2
30.09.2023	Waltenheim Saverne	21.0 km	04:45	12
		4.80	-	0
01.10.2023	Saverne Niderviller	21.5 km	09:20	14
		6.50	-	0
02.10.2023	Niderviller Mittersheim	37.7 km	07:15	13
		7.20	-	0
03.10.2023	Mittersheim Sarralbe	20.3 km	04:15	7
		4.40	-	0
04.10.2023	Sarralbe Sarreguemines	23.3 km	04:25	7
		4.50	-	0
05.10.2023	Sarreguemine Völklingen	29.6 km	05:40	5
		4.90	-	0
06.10.2023	Völklingen Merzig	30.5 km	04:30	2
		3.80	-	0

Datum	Etappe von / nach	Distanz Motor/h	Fahrt/h Pausen/h	Schleusen Brücken
07.10.2023	Merzig Konz	45.1 km 5.30	06:20 -	3 0
08.10.2023	Konz Konz	0.0 km -	- -	0 0
09.10.2023	Konz Neumagen-Dhron	46.5 km 5.70	06:20 -	2 0
10.10.2023	Neumagen-Dhron Bernkastel	21.8 km 3.10	03:10 -	1 0
11.10.2023	Bernkastel Zell	43.5 km 5.00	05:30 -	2 0
12.10.2023	Zell Cochem	35.7 km 4.20	04:30 -	2 0
13.10.2023	Cochem Winningen	37.8 km 4.40	04:40 -	2 0
14.10.2023	Winningen Winningen	0.0 km -	- -	0 0
15.10.2023	Willingen Bad Honnef	61.5 km 5.90	06:10 -	1 0
16.10.2023	Bad Honnef Köln	46.0 km 3.70	03:30 -	0 0
17.10.2023	Köln Düsseldorf	58.0 km 4.60	04:45 -	0 0
18.10.2023	Düsseldorf Duisburg	39.0 km 3.30	03:15 -	0 0
19.10.2023	Duisburg Rees	65.0 km 5.30	05:25 -	0 0
20.10.2023	Rees Doesburg	64.5 km 5.50	05:15 -	0 0
21.10.2023	Doesburg Deventer	41.0 km 3.20	03:25 -	0 0
22.10.2023	Deventer Kampen	48.0 km 4.40	04:15 -	0 0

Datum	Etappe von / nach	Distanz Motor/h	Fahrt/h Pausen/h	Schleusen Brücken
23.10.2023	Kampen Blokzijl	27.5 km 3.80	04:40 -	1 3
24.10.2023	Blokzijl Lemmer	44.5 km 6.10	06:00 -	2 9
25.10.2023	Lemmer Lemmer	0.0 km -	- -	0 0
26.10.2023	Lemmer Grouw	33.6 km 3.50	04:00 -	0 2
27.10.2023	Grouw Grouw	0.0 km -	- -	0 0
28.10.2023	Grouw Leeuwarden	24.5 km 3.40	03:30 -	0 3

Pegelgrafik

Start Kembs (F)
Höhe ü. Meer 236 Meter

1. Abstieg Strassburg
Höhe ü. Meer 135 Meter

1. Spitze Xouaxange
Höhe ü. Meer 266 Meter

2. Abstieg Leeuwarden (NL)
Höhe ü. Meer - 0.70 Meter

