

## Sommer 2004 – Die etwas andere Überführung

Motoryacht URMEL, Typ Aquanaut

Unsere bisherigen Schiffe hatten wir aus Geesthacht, Bremen, Kiel und Dänemark geholt, und zwar immer auf dem kürzesten Weg. Im August 2003 sind wir dann auf ein Motorboot umgestiegen, das in Holland lag, und weil es sich dort prächtig schippern lässt, dort auch bis zu diesem Sommer blieb.

Nun musste es aber endlich nach Wedel gebracht werden, und dazu starteten wir am 7. Juli in Sneek. Aber es sollte diesmal nicht auf dem kürzesten Wege geschehen, denn weil wir schon „fast halb da“ waren wollten wir Wedel über Nancy, d.h. Maas, Canal de l'Est, Mosel, Rhein, Mittellandkanal usw. erreichen. Und weil das noch nicht reichte, haben wir erst noch mal gemeinsam mit meinem Bruder, der auch ein Motorboot in Holland hat, dort noch eine Rundtour bis an die Nordseeküste gemacht. Am 23. 7. trennten wir uns dann in Maastricht, und für uns ging es südwärts.

Wir hatten zwar schon etliche Schleusen hinter uns, aber die, die uns nach wenigen Kilometern (Seemeilen gibt es binnen nicht) erwartete, war doch unangenehm. 14 m Hub aufwärts, raue Betonwände und keine mitsteigenden Poller. Logbucheintrag: ätzend! Aber es ging dann doch ohne Schrammen. Da waren die belgischen Behörden für das „Permis de Navigation“ schon erträglicher.

Zunächst führt die Maas durch meist totes Industriegelände, aber südlich von Huy wird es dann doch so, wie man sich einen Flusslauf vorstellt. Felsige und bewaldete Ufer, kleine Dörfer und zum Glück wenig Strömung, denn wir fahren ja bergauf. So haben die vielen Schleusen dann auch wieder eine positive Seite. Vor der Schleuse in Waulsort gibt es einen unfreiwilligen Aufenthalt. Ein Schieber in einem Schleusentor ist blockiert. Es dauert bis die Tauchertruppe eintrifft, aber da solche Pannen wohl öfter vorkommen, ist das Problem relativ schnell behoben. Nur drei Stunden Verzögerung. Dann machen Schauergeschichten von defektbedingten Aufenthalten von 14 Tagen die Runde. Aber dergleichen blieb uns (fast) erspart. Dennoch: die Schleusen mehren sich. Am 27.7. waren es immerhin 10, und das bei zunehmender Hitze, denn das mitteleuropäische Hoch hat auch uns erreicht und wir träumen vom Baden in der Nordsee, aber das wäre ja der direkte Weg gewesen. Unterdessen sind wir in Frankreich. Die Vignette für das Befahren der Kanäle kostet für 16 Tage € 52,-. Es hat zwar länger gedauert, wurde aber nicht kontrolliert.

Das erste „Highlight“ in Frankreich ist ein 600 m langer unbeleuchteter Tunnel. Nur 2 m breiter als das Schiff. Die Handscheinwerfer verschluckt die Dunkelheit und die Positionslaternen nützen auch nicht viel. So bleibt eine kleine Schramme nicht aus. Zum Glück gibt es über der Wasserlinie an den Tunnelwänden Führungshölzer. Am 31.7. sind wir in Verdun. Hier machen wir unseren ersten „Hafentag“. Die Schrecken des ersten Weltkrieges werden hier sehr eindringlich dargestellt.

Die Sonne und der abendliche Rotwein vertreiben die trüben Gedanken wieder.

Jeder Abend ist Cockpitabend, erst ab 19 h wird die Wärme erträglich. Am 3.8. passieren wir in Commercy einen Aldi-Markt mit Pier vor der Tür. Das lassen wir uns nicht entgehen und stellen fest, dass das Weinsortiment fast dem eines Weinhändlers gleicht. Glück gehabt. Leider war das der einzige, den wir in Frankreich getroffen haben. Noch etwas ändert sich an diesem Tag. Waren bisher die Schleusen automatisch oder „mécatisée“, d.h. von Schleusenwärtern gesteuert, so sind sie ab jetzt „manuelle“. Zwar ist jede Schleuse besetzt, meist von weiblichen Studenten, aber Hilfe beim Zu- oder Aufkurbeln der Schleusentore wird gern gesehen. Frühsport – Mittagssport – Nachmittagsport...

Am 5.8. erreichen wir den südlichsten Punkt unserer Reise: Nancy. Am Freitag erledigen wir mit Mühe (die Hitze) die Stadtbesichtigung, am Wochenende

bekommen wir Besuch von unserer Tochter mit Freund und hängen meist an der Pier unter Bäumen rum, da es an Bord kaum auszuhalten ist. Und es gibt noch eine Überraschung. Wir erfahren, dass die „Moselle“ (Mosel) gesperrt ist, da ein Binnenschiff ein Schleusentor gerammt hat. Geplante Reparaturdauer: 2 Monate! Zum Glück gibt es einen nicht allzu weiten Umweg, den „Canal des Houllières“ (Kohlenkanal). Der kostet uns drei Tage und neue Karten. Und er bietet neue Höhepunkte: nach 16 Schleusen am 4.8. schrauben wir am 11.8. unseren Rekord auf 21 Schleusen! Und einen Tag zuvor ist von 11 Schleusen eine mit 15,4 m Hub dabei, und immer noch aufwärts. Aber wir haben den höchsten Punkt erreicht. Von jetzt ab geht's bergab. Auf dem Kohlenkanal geht es, wie zuvor auf dem Canal de l'Est, gemächlich zu. Höchstgeschwindigkeit: 8 km/h. Und schon damit erzeugt man an der Uferböschung einen starken Sog und Schwell. Es ist eben flach und schmal. So kommen wir in 10 Stunden mit den Schleusen nur 42 km weit. An die vor uns liegende Strecke dürfen wir bei solchen Etmalen nicht denken.

Am 12.8. erreicht das Schiff deutschen Boden bzw. deutsches Wasser, eine weitere Etappe auf der Heimfahrt. Zunächst geht es weiter auf der wunderschönen Saar, bis wir am 13.8. Trier erreichen. Hier ist bei so viel Altertum natürlich ein weiterer Hafentag angesagt. War es bis vor wenigen Tagen zu warm, so ist es jetzt zu feucht, seit gestern Dauerregen; da erstehen wir flugs einen Bordschirm. In Trier löst sich auch unser Zweier-Konvoi auf, den wir mit einer aus Paris zurückkommenden Grand Banks gebildet hatten. Ab jetzt müssen wir uns bei jeder Schleuse selber anmelden, denn wir müssen in die großen Schleusenkammern, weil die parallelen Sportbootschleusen nur 3,45 m breit sind, zu schmal für unsere 3,5 m. So kostet jede Schleusung € 4,50 sofern man nicht zusammen mit einem Berufsschiff schleust. Wir haben Glück (oder Pech) und schleusen 12 mal alleine. In Bernkastel-Kues hat die Weinfest-Saison begonnen, gut, dass wir gerade da waren. Am 18.8. um 10:30 h biegen wir in den Rhein ein. Haben bis jetzt die Schleusen für ruhiges Fahren gesorgt, so geht es ab hier mit gut 20 km/h über Grund den Rhein hinunter. Nach den berufsschiffahrtslosen Kanälen und den gering befahrenen Saar und Mosel bietet der Rhein starken Verkehr mit einer ungewohnten Besonderheit. Bergauf fahrende Schiffe dürfen auf der „falschen“ Seite fahren, um in der Innenkurve auf weniger Gegenstrom zu treffen. Da es aber keine Pflicht ist, fahren einige normal rechts, und wenn dann noch ein drittes Schiff gerade überholen will, kommen einem 3 Binnenschiffe in Formation entgegen. Da bleibt dann wenig Platz für ein kleines Motorboot, denn außerhalb des nicht betonnten Fahrwassers wird es schnell flach. Wir erreichen Duisburg sicher, und im Rhein-Herne-Kanal herrscht zwar starker Verkehr, aber alle fahren auf der richtigen Seite. Der Rhein-Herne-Kanal und der folgende Dortmund-Ems-Kanal sind nicht gerade touristische Attraktionen. Und auch der kilometerlang geradeaus führende Mittellandkanal bietet wenig, bringt uns aber kalkulierbar weiter. Nach 8 Stunden bei 13 km/h sind wir auch 100 km weiter. Am 26.8. sind wir auf dem Elbe-Seitenkanal. Endlich geht es direkt nordwärts.

Auch in Deutschland sind Schleusen defekt. In Uelzen müssen wir über 3 Stunden warten, und das Gedränge ist dann groß. Der Schleusenmeister ordnet per Lautsprecher Berufs- und Freizeitschiffahrt und die Hobbyskipper sorgen für die gerechte Reihenfolge untereinander. Kurz nach dem Schiffshebewerk in Scharnebeck hat die Elbe uns wieder. Das ist schon einen Schluck wert! Nun sind wir doch so gut in der Zeit, dass wir im City-Hafen noch einen Stop einlegen, um die Reise ausklingen zu lassen. Unter dem 29.8. vermerkt das Logbuch: 11:30 h Yachthafen Wedel fest. Hinter uns liegen 2300 km und 193 Schleusen! Aber war das wirklich so schlimm? Vielleicht fahren wir doch noch mal nach Frankreich, die Grand Banks hat uns da einen Floh ins Ohr gesetzt.