

# *Mosel, Saar und Frankreich*

## **2003**



Flüsse, Kanäle und viele Schleusen

Die „kleine Sauerkrauttour“  
von  
Karl Kieser

# **Mosel, Saar und Frankreich 2003**

## **Inhalt:**

<b>1</b>	<b>MAIN UND RHEIN STROMAB</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DIE MOSEL</b>	<b>4</b>
2.1	Eine unangenehme Überraschung	4
<b>3</b>	<b>DIE SAAR</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>DER SAAR-KOHLLEN-KANAL</b>	<b>15</b>
4.1	Die Schleusentreppe	19
<b>5</b>	<b>DER RHEIN-MARNE-KANAL</b>	<b>20</b>
5.1	2 Tunnel und ein Schrägaufzug	20
5.2	Saverne	22
5.3	Straßburg	24
<b>6</b>	<b>ZURÜCK ÜBER DEN RHEIN</b>	<b>28</b>
6.1	Meine erste Rheinschleuse	28
6.2	Hoppla, Führerschein von Neckermann?	31
<b>7</b>	<b>DER NECKAR</b>	<b>31</b>
7.1	Heidelberg	32
<b>8</b>	<b>BESUCH BEIM KÜHKOPF</b>	<b>35</b>
<b>9</b>	<b>HEIM NACH MAINKUR</b>	<b>36</b>

## **1 Main und Rhein stromab**

### **Sa. 14.6.03**

Eigentlich wollte ich schon etwas früher loskommen, aber es ist schon kurz nach 12 Uhr, als ich Liberty endlich aus dem Hafen steuern kann. Dummerweise habe ich die Hälfte meines Proviantes vergessen. Das Wochenende muss ich also von Konserven leben.

Bei der ersten Schleuse muss ich warten, und das ist gut so. Nachdem Liberty fest und der Motor aus ist, kann ich zu meinem Entsetzen die Druckwasserpumpe hören. Ich weiß schon, was das bedeutet, denn vor wenigen Tagen habe ich mit Mühe den Boiler dicht gekriegt. Das hat nun also doch nicht gehalten. Ich rechne schon damit, ohne Warmwasser auskommen zu müssen und tauche frustriert in den Motorraum. Glück im Unglück: Nur der Schlauch für Warmwasser ist abgeplatzt, daher wird bei eingeschalteter Druckwasserpumpe fleißig in die Bilge gepumpt. Etwa 10 cm Wasser steht schon in der Bilge. Das Größte ist mit der Bilgenpumpe schnell draußen. Den Rest muss ich mit Ösgefäß und Schwamm machen. Mit einer neuen Schlauchschelle ist alles erledigt. Ich bin sogar fertig mit der Reparatur, bevor ein langsamer Schubverband eintrifft, der mich durch die Schleuse mitnimmt.

Eigentlich habe ich unverschämtes Glück gehabt. Ich habe nur etwa 100 Liter Wasser verloren. Es hätte auch sein können, das meine ganzen 500 Liter frisch gebunkerten Wassers in der Bilge gewesen wären. Damit wäre zumindest die Ölwanne schön gekühlt worden.

Übrigens, der Schubverband ist für Libertys Geschwindigkeit ideal. Er öffnet mir die Schleusen bis zur Mainmündung. Jetzt nur noch 15 km bis zum Ankerplatz Königsklinger Aue.

Es ist schon fast 20 Uhr, bis der Anker gesetzt ist. Eine Büchse Linsensuppe ist schnell heiß gemacht.

Danach läuft nicht mehr viel. Etwas Lesen und dann ins Bett.

Das Wetter hat sich zum Glück rapide abgekühlt. Am Morgen und am frühen Nachmittag bin ich noch schier geschmolzen. Dann gab es Gewitter mit kräftigem Regen und einem überraschenden Temperatursturz. Die Schleusenarbeit habe ich z.T. in Öljacke machen müssen. Jetzt ist es angenehm unter Deck.

Ich vermisse meine Frau an Bord. Manchmal macht es absolut keinen Spaß, so ganz alleine unterwegs zu sein.

### **So. 15.6.03**

Schon um 5:30 Uhr bin ich wach und entschlief mich zum Aufstehen. Ich arbeite ohne zu bummeln. Trotzdem wird es 7:30 Uhr bis ich alles für den Rhein vorbereitet habe. 7:45 steuere ich Liberty in den Rhein. Die ersten ca. 15 km durchfahre ich die wunderbaren Rheinauen (zu beiden Seiten des Rheines).

Der Morgen ist kühl aber klar und wolkenlos. Die Fahrt durch den frühen Morgen und die abwechslungsreiche Landschaft macht mich froh. Ich fühle mich lebendig. Bald kommt die strömungsreiche Burgenstrecke. Das GPS misst max. 22,6 km/h. So komme ich natürlich gut voran. Trotz der ergiebigen Gewitterregen in den vergangenen Tagen hat der Rhein kein Hochwasser.

Hinter St. Goar geht es dann wieder etwas gemächlicher. Trotzdem bin ich schon um 12:20 Uhr fest im Hafen Ehrenbreitstein. Für die 80 km habe ich nur etwa 4,5 Stunden gebraucht.

In Koblenz ist ein großes Fest (Rheinland-Pfalz-Fest). Die Stadt quillt über vor Menschen. Alle warten auf den großen Umzug. Das sehe ich mir natürlich auch an.

Der Umzug ist wirklich riesig. Erinnert stark an Karneval. Garnicht mal vereinzelte Helau-Rufe (sowohl von den Zuschauern wie auch von den Akteuren) zeigen, dass andere das auch so sehen.

Das Spektakel will einfach nicht enden. Ich bin zwar mit dem Fahrrad unterwegs, aber das behindert nur, denn radeln ist unmöglich. 4 Stunden dauert der Zug. Viele Gemeinden aus der Region haben sich mehr oder weniger originell präsentiert. Auch nach dem Zug ist die Stadt noch voll.

Es gibt Musik auf den großen Plätzen. Für die Kinder gibt es jede Menge Spielgeräte. Dazu wird altes Handwerk gezeigt, und es gibt eine Menge Verkaufsbuden. Die Leute sitzen bei den angenehmen Abendtemperaturen in den vielen open air-Cafés der Stadt und lassen es sich gut gehen. Die vielen gutgelaunten Menschen machen mich heute etwas traurig. Ich fühle mich einsam, außerdem wartet an Bord nur die 2. Hälfte der Linsensuppe.

Frisch gestärkt und frisch geduscht bin ich bald wieder in der Stadt. Irgendwie bin ich heute nicht gut drauf. Es gibt keinerlei Anschluss für mich. Ich habe wieder mal den Eindruck, dass nur Paare oder geschlossenen Gruppen unterwegs sind. Frustriert radle ich zurück zur Liberty.

## **2 Die Mosel**

### **2.1 Eine unangenehme Überraschung**

#### **Mo. 16.6.03**

Gestern Abend habe ich noch lange geschrieben. Trotzdem bin ich früh wach. Zum Einkaufen in Koblenz habe ich keine Lust. Ich will endlich weiter. Unterwegs wird sich sicher die Gelegenheit zum Einkauf ergeben.

Für die Mosel müssen natürlich wieder alle Fender raus und zumindest das 2. Frühstück muss bereitstehen. Um 8:10 geht es los. Kurz darauf bin ich an der ersten Moselschleuse. Keine Bergfahrt in Sicht, also lasse ich mich gegen Gebühr (4,5 EUR) schleusen. Der breite, tiefe Moselrückstau erinnert mich wieder mal an einen stillen See. Liberty tucker ganz gemächlich stromauf, denn ich warte auf Bergfahrt. Ich will nicht an jeder Schleuse die Gebühren zahlen. Die Einkaufsgelegenheiten sind eher gering, daher geht es weiter zur 2. Schleuse. Hier kommt dann die unangenehme Überraschung. Mit der Schleuse entspinnt sich folgender Dialog:

*Wann erwarten Sie Bergfahrt?*

*Überhaupt nicht!*

*Würden Sie mich denn gegen Gebühr schleusen?*

*Würde ich gerne machen, aber wir sind noch außer Betrieb!*

*Und was heißt das für mich?*

*Bis voraussichtlich 19 Uhr wird nicht geschleust.*

Die Schleuse gestattet mir noch, an der Leitmauer festzumachen, um im nahen Ort einzukaufen. Dann stellt sich aber heraus, dass es hier nur noch einen Bäcker gibt. Alle anderen Läden haben schon aufgegeben. Ein Supermarkt ist rund 5 km zurück. Dafür muss ich natürlich das Rädchen aktivieren.

Bis zur Krone der Leitmauer sind es etwa 8 m, die ich mit der Leiter erklettern kann. Ich binde das Rad kurzerhand an einen Tampen und ziehe es Hand über Hand nach oben.

Mit meiner Einkaufsliste mache ich mich auf den Weg. Zuerst besuche ich den Schleusenmeister. Hier erfahre ich noch mehr schlechte Nachrichten. 10 weitere Schleusen auf meinem Weg stromauf sind in Reparatur. Die Schleuse Zeltlingen ist erst ab dem 21.6.03 voraussichtlich wieder betriebsbereit. Bis dahin sind es zwar noch 60 km, aber alles in allem kostet es mich 4 Tage. Mit Glück kann ich diese Schleuse heute Abend passieren. Viel weiter geht es nicht, denn die nächste Schleuse ist erst morgen Abend wieder klar. Netterweise bekomme ich die Kopie des Reparaturplanes, um meine Reiseroute danach planen zu können. Der Blick in die leere Schleusenkammer ist schwindelerregend. Ca. 15 m geht es in die Tiefe. Bis auf einen kläglichen Rest ist die Kammer trocken (seit 6 Tagen). Viele Fische haben es nicht geschafft. Es stinkt buchstäblich zum Himmel. Jetzt gehe ich erst mal zum Einkaufen. Mit dem Rad ist das kein Problem. Nach einer guten Stunde bin ich wieder zurück. Die frischen Brötchen überleben nicht lange. Da nichts weiter zu tun ist, nähe ich eine aufgegangene Naht bei einem Decksstuhl. Es ist immer noch viel Zeit, daher kümmere ich mich noch mal um das Ölleck an der Maschine. Wieder komme ich nicht weiter. Das Leck (eigentlich sind es sogar 2) ist nicht so stark, das Handlungsbedarf besteht. Solange es nicht schlimmer wird, werde ich nichts mehr daran ändern. Gegen 16 Uhr kommt über Funk überraschend die Mitteilung, dass es bald losgeht. Ich werde mit dem WSA-Schiff geschleust, welches die Arbeiten vor dem Schleusentor unterstützt hat. Ich weiß immer noch nicht, ob ich mir die 4 Verlusttage leisten kann. Fürs erste mache ich mal weiter. Mit dieser Tour hatte ich vor 2 Jahren schon mal Pech, als ich wegen eines Deichbruchs umkehren musste. Die "Marina" Laguna ist alles, was ich heute erreichen kann (km 32). Trotz dem beeindruckenden Plan in meinem Moselhandbuch ist der Hafen nicht optimal. Unterm Kiel ist wirklich nur eine Handbreit Wasser. Die Sanitären Einrichtungen sind 300 m weit weg. Dort gibt es sogar einen Pool. Am Steg gibt es Strom (inklusive), trotzdem finde ich 15 EUR zu teuer für diesen mageren Service. Trotz allem war das ein schöner Tag. Sonnig, aber nicht zu heiß, mit einer kühlenden Brise.

### **Di. 17.6.03**

Für heute habe ich mir einen Tagesausflug vorgenommen. Die Burg Eltz soll es sein. Die ist immer noch im Besitz der gleichnamigen Familie (über etliche Generationen). Ich muss dazu auf die andere Moselseite, und versuche es erst mal mit einer kleinen Fähre ganz in der Nähe. Da ist aber niemand, der sich einen Euro verdienen möchte. Also wieder zurück.

In der Laguna erfahre ich den besten Weg. Die Burg ist Luftlinie zwar gar nicht weit weg, aber ich muss die Mosel entlang bis zur nächsten Brücke und dann natürlich wieder zurück. Gut 15 km mit dem Rad und dann noch eine Wanderung durch das Elztal (entlang der Eltz) bis zu der Burg.

Es ist schon heiß, aber die Wanderung durch den ausgedehnten Wald auf schattigen Pfaden ist sehr angenehm.



Die Burg thront plötzlich überraschend auf einem nicht sehr geräumigen Felsen über der Eltz. Die Familie muss von Anfang an sehr gut zusammengehalten haben. Nachdem der Burggründer 3 Söhne hatte, haben die auf dem Felsen 3 getrennte Häuser errichtet. Da der Lebensraum in der

Breite aber sehr begrenzt war, wurde einfach in die Höhe gebaut. Bis zu 10 Stockwerken übereinander, voller Türmchen und Erkerchen, ein wirklich einmaliger Anblick. Sie gilt ohne Übertreibung als die malerischste Festung im ganzen Moseltal. Die Burg ist sehr gut erhalten und - zumindest in dem für Besucher zugänglichen Teil - voll möbliert.

Eine Besichtigung ist nur mit Führung möglich. Unsere Führerin macht das ganz professionell bis hin zu den eingestreuten Witzen. Die wichtigste Frage habe ich aber nicht gestellt: warum um alles in der Welt hat die Familie Eltz die Burg mitten im Wald gebaut, von der Mosel durch eine Bergkette getrennt. In der näheren Umgebung gibt es keinen Ort und keine Felder, nur Wald.



Trotzdem, der Innenhof animiert mich zu einer schnellen Skizze. Schon auf dem Rückweg erstehe ich eine Ansichtskarte. Den Standort der Aufnahme muss ich mir unbedingt ansehen. Dazu klettere ich auf einen Aussichtspunkt, von wo man von oben auf die Burg herabblickt. Ich kann bestätigen, die pittoresken Zinnen und Türmchen sehen auch in Live so aus.

Jetzt mache ich mich endgültig auf den Heimweg. Dabei lege ich einen Besuch bei der Schleuse ein, um mich zu erkundigen, ob die Arbeiten wirklich um 19 Uhr abgeschlossen sein werden. Der Bauleiter berichtet, dass die Arbeiten so gut wie abgeschlossen sind. Es müssen nur noch die Sicherheitsschotten

gezogen werden, dann beginnen die Probeschleusungen.

Zurück an Bord zwänge ich mich erst mal in die Badehose und lasse den überhitzten Körper im Swimmingpool abkühlen. Oh, tut das gut.



Mit meiner heutigen Tagesleistung bin ich ganz zufrieden. Ca. 30 km mit dem Rad und gut 5 km per Pedes. Wenn ich das jeden Tag mache, bin ich fit. Jetzt habe ich erst mal rechtschaffenen Hunger: Tomatensalat + Butterbrote. Gegen 17 Uhr breche ich dann die Zelte ab in der Laguna. An der Schleuse bin ich doch noch zu früh. Als es endlich losgeht, geht neben einem Berufsschiff eine riesige Motoryacht mit der Liberty durch die Schleuse. 19,6 m lang und entsprechend hoch, ein Mordstrum von einem Schiff. Die 2-köpfige Crew kommt aber gut klar.

Es zieht sich langsam zu und wird immer dunkler. Das versprochene Gewitter kündigt sich an. Ich könnte zwar noch eine Schleuse weiterfahren, aber im Regen will ich mir das nicht antun. Daher mache ich in Cochem Schluss. Erstaunlicherweise sind nur 2 Schiffe im Hafen und an der Außenmole gar keins. So komme ich in Cochem

auch mal in den Genuss, recht schwellfrei im Hafen zu liegen. Vor der Liberty liegt die Newa. Sie hat vorläufig auch den gleichen Weg (Opa und Oma haben den kleinen Enkelsohn mit an Bord).

Ich bin gerade beim Abendessen, als das Gewitter endlich loslegt. Lange und heftig ist es zwar nicht, bringt aber trotzdem die ersehnte Abkühlung.

Nach dem Essen fallen mir die Augen zu, lege mich etwas hin und werde erst um 23:30 wieder wach. Ich bin zu müde zum Aufstehen; Augen wieder zu.

### Mi. 18.6.03

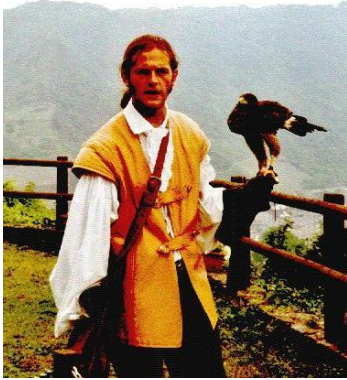


Cochem bietet sich an zum Einkaufen. Hier kriege ich auch endlich frisches Bier. Anschließend mache ich wieder mal eine Fitnestour: rauf auf den Schlossberg. Hier gibt es seit 2 Jahren eine Falknerei, die auch Flugvorführungen der Vögel zeigen. Hat mir sehr gefallen. Die Führung durch die Burg hatte ich schon mal. Das erspare ich mir nun. Dafür mache ich eine Skizze vom Innenhof des Schlosses.

Bald bin ich zurück an Bord, halte noch ein Schwätzchen mit den Crews der anderen beiden Yachten, bevor ich mich dann auf den Weg zur Schleuse

mache. Die Yachten PINOCCIO und Shangri La haben vorläufig den gleichen Weg. Wir gehen alle in den Hafen Senheim.

Es ist eigentlich noch früh, aber ich habe keine Lust auf die nächste Schleuse. Dafür schnalle ich mir mal wieder die Skater unter und tue etwas für die Kondition. Später, und nach einer dringend nötigen Duschorgie, wird der Grill aktiviert. Mein Fleisch (noch aus der Tiefkühltruhe von zu Hause) muss endlich gebraten werden: gaaanz lecker. Dummerweise habe ich mich bereit erklärt, beim Eigner der PINOCCIO nach dem Laptop zu sehen, damit die Bilder von der Digitalcamera abgespeichert werden können.



Das hätte ich wirklich nicht tun sollen. Wir haben zwar beide rumgefummelt, und ich weiß immer noch nicht, was eigentlich passiert ist, aber schließlich geht Garnichts mehr. Der PC ist toter als tot, lässt sich nicht einmal mehr ausschalten.

Lange wälze ich mich im Bett herum und schwöre mir, solchen Gefälligkeiten in Zukunft zu widerstehen.

### **Do. 19.6.03**

Heute verlassen die 3 Yachten den Hafen von Senden. Wir können bis Traben-Trarbach. Dann werden wir wieder von einer Schleuse blockiert, und das auch noch für den nächsten Tag. Immerhin bietet Traben-Trarbach mehr Attraktionen als Senden.

Nur 2 Schleusen heute und ca. 39 km, dann kommt Traben-Trarbach. Am Gemeindesteg liegt bereits eine Yacht, aber Liberty passt auch noch hin. Shangri La hat sich den falschen Platz ausgesucht und kommt mir nach. Ich winke sie ins Päckchen. Auf meiner Erkundungstour entdecke ich wenig später auch PINOCCIO, die auf der anderen Moselseite auch einen guten Platz gefunden hat.

Mit dem Rad kreuze ich durch die beiden Ortsteile, denen ich immer noch nicht viel abgewinnen kann.

Erstaunlicherweise gibt es eine Menge Touristen, die durch die Straßen schlendern. Ich nutze den Rest des Tages, mich über die Möglichkeiten einer Wanderung für den morgigen Tag zu erkundigen.

Nach dem Abendessen habe ich keine Lust mehr zum Ausgehen. Etwas Lesen zum Ausklang des Tages und dann ins Bett.

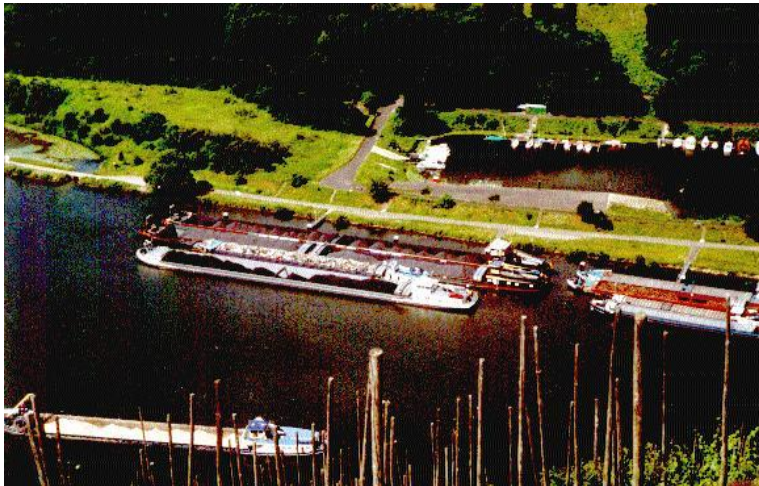
### **Fr. 20.6.03**



Es ist wechselnd wolzig mit kräftigem Wind, genau richtig für meine geplante Wandereinlage. Zuerst zur Grevenburg. Die Ruine habe ich aus der Nähe gar nicht gesehen, weil mir der Sinn nach Höherem stand. Weiter hinauf zieht es mich bis zum Kamm des Berges, der die Mosel tief unten gefangen hält.



Der Pfad ist manchmal sehr schmal, aber schließlich habe ich den Kamm erreicht. Ab hier geht es, immer dem Gelände folgend, nur mäßig auf und ab. In 265 m Höhe erreiche ich die Schutzhütte "Bismarkshöhe". Von hier geht es weiter Richtung Starckenburg. Hier war wirklich mal eine Burg diesen Namens. Nichts ist davon geblieben außer einigen Legenden und dem Ort gleichen Namens. Der liegt wirklich auf dem Kamm des Berges in 250 m Höhe über der Mosel. Immer dem Höhenweg folgend geht es weiter nach Enkirch (auch eine Moselperle). Von hier oben kann ich gut sehen, dass etliche Frachter vor Anker liegen und auf die nächste Schleuse



warten.

Enkirch liegt unten an der Mosel. Ich muss durch die Weinberge absteigen, um in den Ort zu kommen.

Jetzt habe ich mir doch wohl ein leckeres Mittagessen verdient. Ich bestelle mir etwas Nahrhaftes (Steak mit Bratkartoffeln und Salat, ausgesprochen lecker).

Eigentlich fühle ich mich jetzt wieder stark genug, zurück zu laufen, will mich aber nicht überfordern und folge dem

Rat eines Einheimischen: mit der Fähre auf die andere Moselseite und von dort mit der Bimmelbahn zurück nach Traben-Trarbach.

Die Fähre ist ein kleines, frei fahrendes Schiffchen, das Fußgänger und Fahrräder mitnimmt. Am Bahnhof erkenne ich, dass der Zug gerade weg ist. der nächste kommt in einer Stunde. Die Zeit vertreibe ich mir mit einer schnellen Skizze.

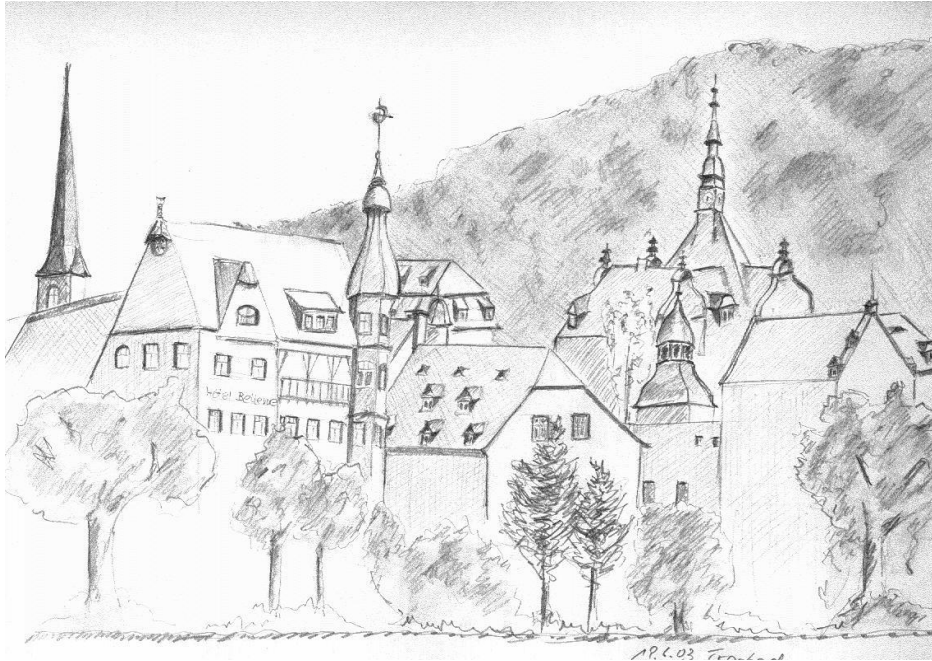
Der Bahnhof in Traben ist ganz in der Nähe vom Liegeplatz der PINNOCCIO. Ich will noch schnell Hallo sagen, aber es ist niemand an Bord.

Ich befestige eine kleine Notiz an der Reling und mache mich auf den Heimweg zur Liberty. Dazu muss ich wieder über die Moselbrücke und laufe dabei der Crew der PINOCCIO in die Arme.

Großes Hallo. Dabei lerne ich auch die Crew der Balou kennen, die sich mit der PINOCCIO den Steg teilt.

Ich muss noch einkaufen, denn es fehlt wieder einiges. Weil die Verhältnisse so günstig sind, schaffe ich auch gleich einen Kasten Bier und Wasser an Bord. Der Tag ist immer noch nicht alt. Ich mache mich daran, Liberty zu waschen und die Scheiben zu putzen. Jetzt bin ich eigentlich zufrieden mit meinem Tagewerk.

Im Radio höre ich eine Kabarettssendung und gehe anschließend zu Bett.



### Sa. 21.6.03

Für heute habe ich mir eine größere Strecke vorgenommen. Es ist ein wunderschöner Tag mit klarer Sicht und angenehm kühl. Schon vor 8 Uhr sind Libertys Leinen los. An der ersten Schleuse muss ich nur auf den Frachter warten, der kurz hinter mir ist. Zusammen mit einer holländischen Yacht ist diese Schwelle bald geschafft. Dabei höre ich den Funk zwischen Schleuse und Frachter. Daraus geht hervor, dass die übernächste Schleuse immer noch nicht in Betrieb ist und frühestens für den späten Abend mit einer Schließung zu rechnen ist.

Auf meine Nachfrage bestätigt die Schleuse. Wieder werde ich gebremst. Das muss jetzt aber das letzte Mal sein. Weitere Verzögerungen kann ich wirklich nicht gebrauchen.

Die nächste Schleuse geht noch. Damit komme ich heute nur bis Neumagen. Dort wird sich wieder alles sammeln, denn das ist der letzte Hafen vor der blockierenden Schleuse. Unterwegs bewundere ich aus der Ferne einen Konvoi von Oldtimern, welche die Mosel hinunterfahren.

An der nächsten Schleuse bin ich wieder mit der holländischen Yacht zusammen und informiere sie über die Schließungssituation, denn die haben offensichtlich keinen Funk an Bord und sind noch ahnungslos.

Schon kurz vor 14 Uhr ist Liberty fest in dem modernen Hafen von Neumagen. Hier gibt es Flohmarkt und ein Weinfest. Da kann ich nicht dran vorbei. Auf dem Flohmarkt fallen wie immer ein paar Bücher für die Bordbibliothek ab.

Allmählich treffen auch die anderen Yachten ein, die ich auf der Fahrt bisher kennengelernt habe: Nawa, Shangri La, PINOCCIO, Balou. Ab morgen könnten sich unsere Wege endgültig trennen, denn einige sind durch die Misere mit den Schleusen in Verzug und müssen einige Gewaltstrecken einlegen.

Am Abend steige ich in meine sauberste Hose und besuche das Weinblütenfest im Festzelt direkt beim Hafen. Es gibt ein wenig Programm mit der örtlichen Weinkönigin, der Abordnung von Neumagen vom Rheinland-Pfalz-Fest in Koblenz, dem örtlichen Karnevalsverein usw.

Wie immer bei solchen Festen kann man sich (wenn überhaupt) nur schreiend verständigen. Die Animation durch die Musikgruppe ist etwas albern und beschränkt sich auf Schunkeln und Klatschen. Einmal mehr wird deutlich, dass eigentlich nur

Paare oder Gruppen unterwegs sind. Einzelpersonen wie ich sind eher suspekt und fallen unangenehm auf. Nach einer Weile habe ich genug und spaziere zurück zur Liberty.

Die Abfahrt morgen Früh kann nicht vor 8:30 Uhr sein, weil dann erst der Hafenermeister kommt, und der will vor der Abrechnung auch noch den verbrauchten Strom ablesen.

### **So. 22.6.03**

Im Hafen ist eine Tankstelle. Hier wird der Diesel für 92,9 Cent abgegeben. Das hätte ich akzeptiert, aber die Tankstelle ist von einer Yacht blockiert, die wer weiß wann weiterfährt. Es wird also ein anderes Unternehmen an meiner Füllung reich werden. Anfrage bei der Schleuse ergibt immer noch kein grünes Licht. Dort gibt es noch Probleme.

In immer neuen Statements wird der Termin jedes Mal nach hinten verschoben. Zeit genug, mit den anderen Crews über Gott und die Welt zu quatschen. Dabei kommen natürlich auch die Reiseziele zur Sprache. Übereinstimmend ist man der Meinung, dass ich für Frankreich ohne das Flaggenzertifikat keine Chance habe und ebenso gut umkehren könnte. Schon beim Erwerb der Vignette soll das Flaggenzertifikat verlangt werden, und im Schrägaufzug bei Arzviller soll es regelmäßige Kontrollen der Bootspapiere geben. Sollten dabei Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, sind 800 EUR fällig.

Ich beginne zu telefonieren, um eine kompetente Aussage zu bekommen. Bis zu dem Vignettenbüro in Thionville frage ich mich durch. Die Dame am Telefon kennt das Problem und hat selber schon eine Anfrage an die Zentrale in Nancy gestartet. Bisher konnte ihr keiner die Frage beantworten (unglaublich!). Sie jedenfalls verlangt zum Verkauf der Vignette kein Flaggenzertifikat. 800 EUR Strafe als Barzahlung kommen ihr deshalb komisch vor, weil das genau der Betrag ist, den man zahlen muss, wenn man ohne Vignette angetroffen wird.

800 EUR will ich natürlich nicht riskieren. Ich überlege schon, zum Tanken nach Luxemburg reinzufahren und dann kehrt zu machen. Doch dann kommt die Erlösung. Der Skipper der PINOCCIO hat eine Beschreibung über Frankreich, aus der eindeutig hervorgeht, dass ein Flaggenzertifikat nur bei der Einreise aus einem Überseehafen an den französischen Küsten erforderlich ist. Im Binnenland wird der internationale Bootsschein akzeptiert. Damit sind die Würfel gefallen. Die Sauerkrauttour, die sich so hartnäckig gewehrt hat, werde ich doch ernsthaft in Angriff nehmen.

Gegen 13 Uhr mache ich mich auf den Weg. Die letzte Meldung: Schleuse um 15 Uhr in Betrieb, hörte sich schon seriös an. Die 13 km bis zur Schleuse werde ich eben ganz gemütlich fahren. Gegen 14:30 Uhr komme ich dort an. 3 Berufsschiffe warten hier, und 3 Yachten. Die Frachter haben festgemacht oder liegen vor Anker. Die 3 Yachten ziehen eifrig Kringel.

Was für ein Wahnsinn. Auch Shangri La ist seit einer halben Stunde in der Warteschleife. In der Schleuse wird u.a. eine neue SPS-Steuerung in Betrieb genommen. Offensichtlich gibt es Schwierigkeiten. Was das heißt, weiß ich zur Genüge. Wenn wir Pech haben, kann es noch Stunden dauern.

Zum Festmachen ist hier kein Platz mehr. Ich sage bei Shangri La Bescheid, dass ich mich zum Ankern in den Abzweig zum Wehr lege und habe auch schnell den Anker draußen.

Bei Shangri La gibt es Probleme. Irgendwas klappt nicht mit dem Ankern. Dabei kommt sie der ersten Yacht vor der Schleuse in die Quere, die hier ihre Kringel dreht. Die Gattin flippt völlig aus und verteidigt keifend ihren Kringelplatz. Sie behauptet,

schon seit 24 Stunden hier zu kreiseln und Shangri La soll gefälligst verschwinden. Na, wunderbar.

Ich winke Shangri La längsseits und gemeinsam hängen wir friedlich an Libertys Anker. Ich rechne mit viel Wartezeit und mache das Beiboot klar, eigentlich nur um die Badeplattform freizukriegen. Es ist heiß, ich bin total verschwitzt und ich will mich noch abduschen.

Wenn ich schon das Schlauchboot klar habe, kann ich zum Zeitvertreib auch einen kleinen Ausflug zu den festgemachten Frachtern machen. Kaum bin ich dort angekommen, da sehe ich, dass das Schleusensignal auf grün springt, und auf dem 1. Frachter wird die Maschine gestartet. Jetzt wir es aber Zeit.

Im Eiltempo rudere ich zurück zur Liberty. Shangri La wirft sich schon mal los, aber ich muss noch das Beiboot befestigen und den Anker heben. Alles geht ruck zuck. Ich bin rechtzeitig vor der Schleuse. Große Enttäuschung, alle Eile war vergeblich. Nur 2 der 4 wartenden Yachten passen mit rein.

Shangri La und Liberty ziehen sich wieder zurück. Diesmal schalten wir nur den Motor aus und lassen uns treiben. Es Dauert seine Zeit, bis die Bergfahrt abgefertigt ist und die nächste Talfahrt die Kammer wieder zu Tal bringt. Es wird 16:30 Uhr, bis wir die Schleuse endlich hinter uns haben.

Shangri La hängt sich an den Frachter dran, will unbedingt die nächste Schleuse noch machen. Ich lasse es gemütlicher angehen. Der Hafenmeister in Neumagen hat mir Schwaich als Tankstopp empfohlen. Die hier verlangten 99,9 Cent halte ich für Wucher, das ist für mich nicht annehmbar.

Gemütlich tuckert Liberty weiter und dann kommen Shangri La und der Frachter wieder in Sicht. Der macht inzwischen ganz langsam, um sich in der inzwischen engeren und gewundenen Mosel nicht festzufahren.

Der 115 m lange Frachter ist natürlich schwer beherrschbar. Es dauert und dauert. Immerhin ist die Schleuse für uns bereit. Trotzdem, es ist schon nach 20 Uhr, als wir auch diese Schleuse endlich hinter uns haben.

Ich versuche noch, am Bunkerboot eine preiswerte Füllung für Liberty zu bekommen, aber da ist niemand mehr. Beide Crews haben für heute genug. Wir gehen in den Trierer Hafen Monaise. Das wird wohl der letzte gemeinsame Hafen sein, denn ab morgen trennen sich unsere Wege.

### **3 Die Saar**

#### **Mo. 23.6.03**

Ich bin früh wach und mache Liberty klar für den neuen Tag. Dem Skipper von Shangri La habe ich versprochen, seinen Funk für die 2-Kanal-Überwachung zu programmieren. Das kostet auch noch Zeit, aber um 8:45 bin ich unterwegs, wieder zum Bunkerboot, wegen der preiswerten Füllung.

Diesmal habe ich Glück. Die Rentner-Aushilfe ist an Bord. Zuerst freue ich mich schon heimlich über den guten Preis (75 Cent), leider fällt ihm ein, dass noch die Mehrwertsteuer dazukommt. 87 Cent pro Liter sind aber immer noch ein guter Preis. Mit 205 Liter muss Liberty zufrieden sein. Für weitere 38 Euro erstehe ich noch ein 20 Liter Fass 15W40-Öl. Damit bin ich wieder gut versorgt, auch für den nächsten Ölwechsel.

Es ist schon 10 Uhr, als Liberty endlich in die Saar einbiegt. Die Angler mit den Riesenruten kenne ich noch von meinem letzten Besuch hier. Ich halte mich einfach in der Mitte, da kann mir nichts passieren.

Die erste Schleuse hält mich nicht lange auf. In Saarburg mache ich einen Zwischenstopp zum Einkaufen. Nette Leute helfen mir beim Festmachen, denn es ist sehr windig, und Liberty geht leicht auf Drift.

Saarburg kenne ich schon vom letzten Mal. Ein wirklich schönes Städtchen, bunt und touristisch. Ich drehe meine Schleifen bin aber nach 1,5 Stunden zurück auf der Liberty und die Fahrt geht weiter. Von achtern sehe ich einen Frachter aufkommen. Die Amigos hat mit 115 m Überlänge und ist auch nur 1/2 m schmaler als die Schleusenkammer. Da muss vorsichtig eingefahren werden, wenn es ohne Beulen abgehen soll. Auf der folgenden Strecke (die auch einige Engstellen mit Begegnungsverbot hat), halte ich mich einfach hinter Amigos und fühle mich sicher aufgehoben.

Um 18:40 passiere ich den Hafen von Märzig. Hier habe ich vor 2 Jahren kehrt gemacht. Ab jetzt ist alles neu für mich. Amigos ist mein Schleusenbrecher für heute, bis ich in Dillingen Schluss mache und den Hafen ansteuere.

Der Hafenmeister soll über Funk (K77) gerufen werden, meldet sich aber nicht. Der Gästesteg ist aber frei, eigentlich kein Problem für mich, trotz dem immer noch recht kräftigen Wind.

Beim Aufstoppen habe ich irgendwie den Rückwärtsgang drin gelassen. Daher wird es nochmal hektisch. Ich bin schon zum Festmachen auf den Steg gesprungen (Leine in der Hand) als Liberty mit aller Macht zurück will. Ich muss mich für einen schnellen Satz zurück an Bord entscheiden. Inzwischen kommt auch fremde Hilfe und bald liegt Liberty sicher vertäut.

### **Di. 24.6.03**

Ich habe wirklich alles versucht, den Hafenmeister zu erreichen, kein Erfolg. Da ich auch weder Wasser noch Strom vom Hafen genutzt habe, macht es mir auch keine Gewissensbisse, den Hafen ohne Bezahlung zu verlassen. Schon um 7:20 Uhr bin ich unterwegs. Ich will möglichst früh in Saarbrücken sein, um mir die Stadt ansehen zu können.

Auf der ersten Teilstrecke folgt eine Straße den Windungen der Saar. Es herrscht mächtiger Verkehr. Die Nähe der Saar-Industrie macht sich bemerkbar.

Dann ist die Straße plötzlich weg. Ruhe kehrt ein. Ich höre wieder die Vögel zwitschern. Ein herrlicher Morgen. Gemächlich durchschneidet Libertys Bug den Spiegel des glatten Wassers. Nur gelegentlich sehe ich ein paar Ringe auf dem Wasser, wenn ein Fischlein springt.

Bald ist es aber vorbei mit der Idylle. Saarlouis zieht vorbei. Eine riesige Abraumhalde zeugt vom Bergbaugebiet.

An der Schleuse Lisdorf ist mein Glück vorläufig zu Ende. Nach meiner Anmeldung wird nur für mich die Kammer klargemacht. Nach wenigen Minuten geht das Tor auf und ich kriege grünes Licht. Ich bin noch vor der Kammer, als das Signal auf rot springt.

Auf meine Anfrage soll ich zunächst doch einfahren, wird dann aber widerrufen. Es gibt eine Störung, erst muss der Techniker gerufen werden. 1,5 Stunden später kriege ich über Funk die Aufforderung, einzufahren. Nur Sekunden später meldet sich ein Berufsschiff und ich werde wieder zurückgepiffen.

Es dauert noch eine halbe Stunde, bis endlich der kleine Frachter Eja auftaucht. Eja ist nur etwa 50 m lang, bewegt sich aber so langsam, als gelte es, einen 100 m-Riesen zu jonglieren.

Hinter der Schleuse schleicht Liberty mit 850 UPM hinterher. Das wird mir bald zu bunt, vor allem, weil ich nicht weiß, ob Eja wirklich auch durch die nächste Schleuse

geht. Sie hat Eisenschrott geladen, und was soll der in Saarbrücken? Alle meine Versuche, über Funk Kontakt aufzunehmen, werden ignoriert. Schließlich überhole ich einfach. Eja ist so tief abgeladen, dass Libertys Heckwelle



trotz mäßiger Geschwindigkeit ihr Gangbord unter Wasser setzt.

Saarstahl taucht auf: riesig, hässlich, laut und stinkig. Ejasschrottladung ist wahrscheinlich für Saarstahl bestimmt, denn hier wird viel Schrott umgesetzt. Das riesige Industriearreal von Saarstahl wird durch Völklingen kurz unterbrochen.

Ich sehe viele

Industrieruinen, teilweise bereits überwuchert von Bäumen und Sträuchern. Die Saar wird immer schmaler. Allmählich kommen mir Bedenken, ob ich noch richtig bin. Aber ich kann mich doch nicht verfahren haben? Plötzlich taucht die Schleuse Saarbrücken auf. Ich bin sofort dran. Der Schleusenmeister radelt bei einer Anforderung zu einer Steuerstelle unter freiem Himmel und drückt die Knöpfchen. Einen Fahrstand gibt es nicht.

Das war die letzte Großschleuse. Ab jetzt werde ich mich auf andere Verhältnisse einstellen müssen.

Bald bin ich mitten in Saarbrücken. Die Stadt hat für Sportboote mitten in der Stadt eine kostenlose Liegestelle eingerichtet. Mit Strom (Münzautomat) aber ohne Wasser

und Toilette. Hier liegt sich ganz prima.

Schwell ist nicht zu erwarten, mehrere Brücken sind ganz in der Nähe, die Altstadt ist nur 5 Minuten entfernt.

Auf der anderen Seite des Flusses führt eine Straße vorbei, und das ist das Haar in der Suppe. Den Straßenlärm kann man kaum ignorieren.

Auf meiner Seite gibt es keinerlei Autoverkehr, nur die Uferpromenade mit ausgedehnten Liegewiesen, die auch von viel jungem Volk genutzt wird. Auf der schön asphaltierten Uferpromenade ziehen die Skater vorbei. Das lässt mir auch keine Ruhe. Erst ist aber eine Stadtbesichtigung angesagt. Bei der Touristinformation bekomme ich die wichtigsten Tipps, die ich auch brav abgearbeitet habe.

Die Altstadt ist wirklich hübsch, überall laden Tische und Stühle zum Verweilen ein. Das Schloss ist zwar imposant, aber nicht zu



besichtigen. Vom Schlosspark hat man einen schönen Blick über die Saar und die Stadt. Hier reicht es für eine kleine entspannende Skizze.

Das historische Museum beschränkt sich auf die Jahre von etwa 1930 bis 1960. Ich habe den Eindruck, dass hier nur die Nazi-Zeit aufgearbeitet werden soll. Das kann man sich echt ersparen.

Es ist schon nicht mehr ganz so heiß. Auf der Liberty werden die Skater ausgegraben. Bald schwitze ich mir die Seele aus dem Leib.

Ich habe eine schöne Strecke abgelaufen. Zum späteren Abend hätte ich zwar nochmal Lust, aber man soll ja nichts übertreiben.

Mit dem Strom für mein Notebook fühle ich mich verpflichtet, das Tagebuch auf den aktuellen Stand zu bringen.

#### **4 Der Saar-Kohlen-Kanal**

##### **Mi. 25.6.03**

Liberty liegt direkt gegenüber dem Saarländischen Landtag. Hier marschiert am Morgen - unter schrillum Pfeifkonzert - die Handwerkerschaft auf und protestiert lautstark gegen die Abschaffung des Meisterbriefes.

Ich will noch schnell einkaufen, und mich vor allem mit Wasser eindecken. Die Suche nach einer Stelle, die meine Pfandflaschen akzeptiert und mir meinen Kasten neu füllt, gestaltet sich schwierig. Die einschlägigen Kettenläden wie Liedl, Schlecker, Plus habe ich alle abgegrast, immer ohne Erfolg.

Die Leute können mir nicht mal sagen, wo ein Getränkehandel ist. Aber ich bin hartnäckig und finde doch noch einen Getränkehandel. Jetzt ist plötzlich alles kein Problem mehr.

Gegen 10 Uhr komme ich endlich los und bin schon bald an der Schleuse Gündingen. Die hat zwar einen UKW-Kanal zum Anrufen, aber das ist auch schon alles an Gemeinsamkeiten zu den Schleusen, die ich bisher kennengelernt habe. Hier werde ich schon mal eingestimmt auf die kommenden Größenordnungen.

Wider Erwarten bekomme ich hier schon den Sender für die Automatikschleusen in Frankreich in die Hand gedrückt. Laut meinen Unterlagen soll ich den erst eine Schleuse später bekommen, aber das ist nicht der einzige Fehler. Es gibt viele Ungenauigkeiten, die nach meiner Meinung auch nicht auf erst kürzliche Änderungen zurückzuführen sind.



Der Schleusenmeister sagt mir noch, welchen Knopf ich drücken soll und damit bin ich wieder entlassen (nicht ohne vorher noch den Empfang des Senders per Unterschrift bestätigt zu haben). Jetzt bin ich auf der "Alten Saar", ein natürlich belassener Fluss, still und

idyllisch. Dann wird es langsam ernst. Die erste Automatikschleuse kommt in Sicht.

Ich gehe so vor, wie es in meiner missverständlichen Beschreibung steht, fahre bis vor die Schleuse und drücke den Knopf, wie beim Schleusenwärter gelernt. Das Ergebnis ist frustrierend. Nichts tut sich. Ich rufe die Schleuse Gündingen über Funk, aber der Schleusenwärter kann mir nicht helfen. Ich habe den Eindruck, er kennt die Verhältnisse gar nicht aus eigener Erfahrung. Die Telefonnummer, die er mir nennt, ist totaler Quatsch. Er lässt sich aber nicht davon abbringen. Mit dem Kerl ist nichts anzufangen. Dann kommt ein 2. Sportboot dazu. Der Skipper kennt sich besser aus. Etwa 200 m vor der Schleuse steht der Empfänger, den man anfunken muss. Zur Bestätigung soll der dann ein gelbes Blinksignal zeigen. Das Lämpchen rührt sich aber nicht. Mir fällt auf, dass auf der beistehenden Tafel das Kommando "M" gefordert wird, nicht "A" wie der Schleusenwärter beiden Yachten vorgeschwindelt hat.

(inzwischen weiß ich: M steht für monter= zu Berg, A steht für aval= Talfahrt) Bei M tut sich aber auch nichts. Ich versuche es mit der Vignettenstation in Thionville. Da gerate ich aber an eine Dame, die nur sehr wenig Deutsch spricht. Nur so viel kann sie mir sagen, dass um 17 Uhr ein Kollege kommt, der deutsch spricht. Inzwischen ist es 12 Uhr geworden.

Der andere Skipper hat eine Telefonnummer, die aber auch nicht zieht, denn die VLN macht zwischen 12 und 13 Uhr Mittagspause. Kurz nach 13 Uhr funktioniert plötzlich alles so, wie es sein soll. Der andere Skipper lässt mir den Vortritt, der weiß auch genau, warum.

Dadurch, dass nun 2 Yachten hintereinander in der Kammer liegen, kommt Liberty recht weit nach vorne, zu nahe an das Wildwasser beim zu Berg schleusen, wie sich bald zeigen wird. Mit der Mittschiffsleine an der Treppe kann ich Liberty kaum beherrschen.

Für die nächste Schleuse muss ich die Fender und auch die Leinentechik ändern. In jeder dieser Schleusen gibt es eine Leiter. Das ist auch so ziemlich alles an Gemeinsamkeiten. Von Schleuse zu Schleuse wird dem Hobbyskipper Abwechslung geboten. Die Leiter ist mal rechts, mal links, mal vorn, mal hinten. Die „blaue Stange“, die man zur Einleitung des Schleusenvorganges bedienen muss, ist mal links mal rechts, mal auf der Seite der Leiter, mal gegenüber. Auch die Poller sind nach der wechselhaften Laune des Poliers verteilt. Die Fahrt ist spannend, denn nie weiß ich, was mich in der nächsten Schleuse erwartet. Ich habe noch nicht die richtige Technik.

Vor der nächsten Schleuse mache ich kurz an Land fest, um das Vignettenbüro aufzusuchen. Das ist aber doch nicht hier, wie in meinen Unterlagen verzeichnet. Immerhin führt es dazu, dass Liberty in der nächsten Schleuse hinter dem anderen Sportboot liegt. Hier geht es mir sehr viel besser, während die andere Crew vorne im Wildwasser schwer zu kämpfen hat.

In der nächsten Schleuse wird mir dann wieder der Vortritt gelassen. Mir reicht es allmählich. Die Leute sind nur auf ihren Vorteil bedacht. Als Alleinfahrer muss ich die blaue Stange bedienen und rechtzeitig wieder an Bord sein, um die Leinen zu bedienen, während die 2 sich ausruhen und ihr Schiffchen hinter der Liberty verstecken.

Bei der nächsten Schleuse schließt das Tor nicht, nachdem wir in der Kammer sind. also muss der Service gerufen werden. Dafür gibt es in jeder Schleuse einen Alarm-Knopf. Bei Betätigung wird eine Telefonverbindung aufgebaut. Durch eine automatische Ansage wird der Zentrale die Schleusenummer mitgeteilt, die dann den Service in Bewegung setzen. Manchmal meldet sich aber auch ein Gesprächspartner, und man kann sein Leid oder das Fehlerbild persönlich schildern.



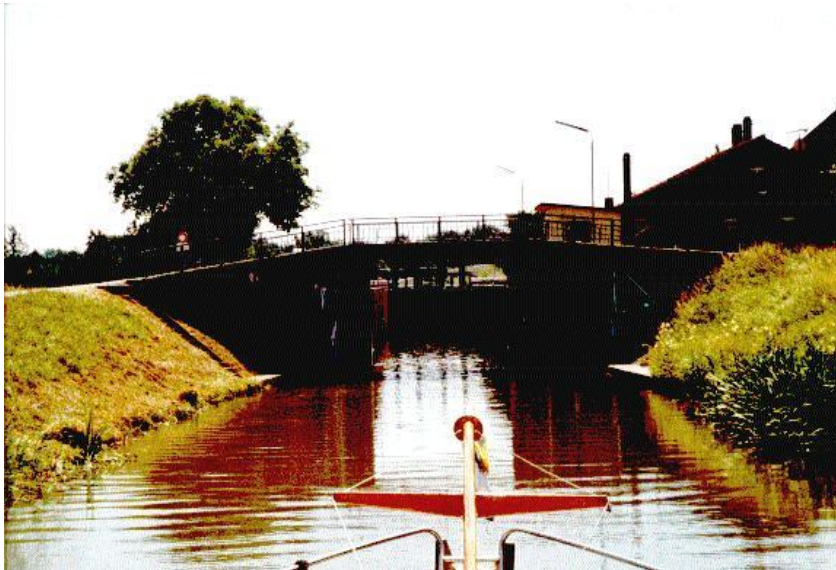
Es dauert wirklich nicht lange und der Service ist mit dem Auto angekommen und hat das Problem sofort im Griff.

Es geht weiter. Der Service erzählt mir auch, dass es hinter der nächsten Schleuse einen schönen, ruhigen Liegeplatz gibt. Also gut, eine Schleuse noch mache ich den Affen für das saubere Pärchen hinter mir. Dann dürfen die alleine weiter machen. Der Liegeplatz ist wirklich schön. Ich bin allein mit der Natur, mit einem schönen Ausblick über ein sanftes Tal mit Wiesen und Feldern. Weit entfernt sehe ich 2-3 Häuser. Die ruhige Idylle ist heilsam für mein Nervenkostüm.

### Do. 26.6.03

Am frühen Morgen höre ich menschliche Stimmen und Klappern mit Gerätschaften. Das Boot der VLN, das neben der Liberty liegt, wird von einer 2-köpfigen Mannschaft in Betrieb genommen. Diese Service-Truppe ist für den Erhalt des Kanalnetzes zuständig. Sie machen sich bereit für eine Inspektionsfahrt.

Eigentlich sollte ihr Sender die Schleuse, die ich hinter mir habe, öffnen können. Aber auch hier funktioniert was nicht. Der Chef der Truppe motzt über die lasche Arbeitsmoral seiner Kollegen und bemängelt, dass der Service immer nur den



Fehlermeldungen hinterherläuft, anstatt die Ursachen zu beseitigen.

Ich kann ihm da nur Recht geben, obwohl es mich bei meiner entspannten Stimmungslage nicht besonders stört. Bevor ich ablege, muss ich noch Libertys Innenleben inspizieren. Das Leck der Kühlflüssigkeit habe ich noch nicht gefunden. Ich mache mich dann

aber bald auf den Weg. Vor 9 Uhr muss ich nicht an der nächsten Schleuse ankommen, denn erst dann wird die Anlage auch für Touristen wie mich scharf geschaltet.

Der kühle, stille Morgen tut mir gut. Ich habe die ganze Gegend für mich alleine. Der Kanal führt mich durch eine parkartige Landschaft. Auf der linken Seite habe ich manchmal Ausblicke auf die Saar, die hier als kleiner, nicht schiffbarer Fluss mehr oder weniger parallel zum Kanal verläuft.

Der Kanal ist stellenweise sehr eng. Durch Bewuchs oder unter Brücken bis auf ca. 5 m eingeengt. So völlig alleine kann ich die Kanalfahrt endlich voll genießen.

Schon meine erste Schleuse heute funktioniert nicht richtig. Die blaue Stange leitet nicht den Schleusenvorgang ein. Ich drücke erst mal den Alarmknopf. Dann sehe ich mir aber die Sache noch genauer an. Die blaue Stange ist nicht mit dem Zapfen zum Schalter verbunden. Wenn man die Stange aber etwas verbiegt, erreicht man doch die erhoffte Wirkung. Es geht weiter. Beim Ausfahren kann ich dem gerade eintreffenden Service schnell noch die Fehlerquelle zurufen.

In meiner Richtung bin ich wohltuend alleine unterwegs allerdings habe ich eine halbe Stunde lang erstaunlich viel Gegenverkehr. Die kommen wohl alle von Schleuse 22, wo ich eine ausgedehnte Liegestelle vorfinde.

Inzwischen habe ich die richtige Schleusentechnik entwickelt. Allerdings sind die Schleusen sämtlich Individualisten. Nicht eine gleicht der anderen. Die Poller sind nach der aktuellen Stimmung der Mechaniker aufgeschweißt. Nie kann man sich auf die Abstände verlassen. In jeder Schleuse muss ich meine Leinen neu einstellen. Und dann die Leiter. Ich muss die Leiter benutzen, um auf die Kammerkrone zu kommen, denn die blaue Stange kann ich nicht vom Boot aus erreichen. Kaum habe ich mich daran gewöhnt, dass die Leiter auf der falschen Seite ist, da ist sie auch schon wieder auf der richtigen Seite.

Die richtige Seite ist die, wo die blaue Stange ist. Wenn ich die betätigt habe, wird das Einfahrtstor geschlossen und direkt danach das Wasser eingelassen. Mit der Leiter auf der richtigen Seite kann ich nach dem Startsignal recht gelassen an Bord klettern und in Erwartung des Wildwassers Libertys Bugleine in die Hand nehmen. Ist die Leiter auf der falschen Seite, wird mein Einsatz spürbar sportlicher.

Bevor ich die blaue Stange hebe, hole ich noch mal tief Luft. Dann kommt ein heftiger Sprint entlang der Schleusenkammer, über den Steg des geschlossenen Tores, wieder zurück bis zur Leiter, schnellstens runter an Bord und vor zur Bugleine. Da kommt auch schon das Wasser. Liberty hebt den Bug und will mit Macht zurück. Ich kann mich nur noch mit Gewalt in die Leine stemmen, um ein Ausbrechen zu verhindern. Über körperliche Untätigkeit kann ich mich bei der Kanalfahrt wirklich nicht beschweren. Manchmal sind die Schleusen nur 1 km auseinander.

Bei Schleuse 17 werde ich festgesetzt. Ich kann noch einfahren und mit der blauen Stange das Tor schließen, aber Wasser kommt nicht. Ich habe meinen Spurt umsonst hingelegt, muss wieder hoch und den Alarmknopf drücken. Noch bevor der offizielle Service eintrifft, kommt der pensionierte Schleusenwächter, der in der Nähe wohnt, und beseitigt den Fehler.

Bei der folgenden Schleuse klappt zwar die Anmeldung mit dem Signalgeber, aber das Schleusensignal bleibt rot. Ich fahre langsam an die Schleuse heran, bis ich hineinsehen kann. Kein Boot zu sehen. Zur Sicherheit bitte ich ein paar Radfahrer, doch nachzusehen, ob ein Boot im Oberwasser ist. Nichts dergleichen.

Ich kann Liberty nirgends anlegen, aber irgendwas muss ich tun. Ich bin schon dabei, das Schlauchboot flott zu machen (Liberty würde dann minutenlang führerlos im Kanal treiben), da kommt ein Passant vorbei, den ich motivieren kann, für mich auf den Alarmknopf zu drücken.

Kurze Zeit später, kommt zufällig ?? ein Motorboot von oben und fährt in die für Talfahrt vorbereitete Schleuse ein. Jetzt ist wieder alles im Lot. Sobald das Boot draußen ist, kann die Liberty rein.

Ab Schleuse 15 ist wieder Handbetrieb und ich muss meinen Sender abgeben. Handbetrieb heißt, dass das Taltor und beide Flügel des Bergtores durch eine Art Gangspill mit Muskelkraft bewegt wird. Auch die Ein-/Auslaufventile werden mit Muskelkraft gekurbelt.

Es ist dunkel geworden, es grummelt und die ersten Regentropfen fallen. Ich will ohnehin in der kommenden Charterbasis über Nacht bleiben. Eine Schleuse muss ich aber noch schaffen.

Danach ist der Kanal enorm verbreitert. Blöderweise besteht die Liegestelle aus nur 30 cm hohen Spundwänden. Wegen meiner Fenderbretter habe ich aber kein Problem damit. Bald bin ich fest. Jetzt muss erst mal der klebrige Schweiß vom Körper.

Die Hafendusche kostet 2 EUR, nimmt meine Münze aber nicht. Erst später stellt sich heraus, dass ich im "Cafe du Port" einen Chip hätte kaufen müssen. Als bekennender Warmduscher ist es zwar eine Überwindung, aber die kalte Dusche hat mir sehr gut getan.

Ich komme mit dem Paar eines Charterbootes ins Gespräch. Die wollen auch mit dem Rad zu einem nahen Restaurant radeln. Etwas später finde ich mich auch dort ein. Die beiden bitten mich an ihren Tisch und wir haben anregende Gespräche, bis wir uns wieder auf den Heimweg machen.

## **4.1 Die Schleusentreppe**

### **Fr. 27.6.03**

Kurz vor 9 Uhr bin ich eigentlich fertig für die Weiterfahrt. Da ich aber glaube, erst für 10 Uhr eine Anmeldung bei der Schleuse zu haben, bleibe ich noch, als die Stuttgarter Crew mit der Malavi II ablegt. Der Skipper war mir sowieso suspekt: viel zu laut und scheucht seine Crew, die ihrerseits sehr nette Leute sind.

10 Minuten später kommt ein Auto der VNF angeprescht und hält mit einer Staubwolke vor der Liberty. Ich werde schnell überzeugt, dass ich auch für 9 Uhr angemeldet bin und die anderen schon warten. Da ich wirklich abfahrbereit bin, habe ich schnell abgelegt. Für die Schleusen muss ich nur in aller Eile Libertys Fender und Fenderbretter einstellen. 2 Boote liegen schon in der Kammer. Wir schleusen immer noch bergauf, aber als 3. Schiff kann mir nichts passieren.

Der laute Skipper ist 1. Schiff. Ich gönne es ihm von Herzen. Immerhin sind 4 Leute an Bord, die mit dem Wildwasser wohl fertigwerden können. Das 2. Boot ist ein Charterboot (auch 2 Paare, französisch/italienisch). Wir freuen uns diebisch, nicht die Nummer 1 in unserem Trio zu sein, denn immerhin haben wir 13 Schleusen vor uns. Die Stuttgarter sind mit einer neuen Stahlyacht unterwegs, noch etwas größer als die Liberty und natürlich auch schwerer. Nach der 6. Schleuse fährt die Malavi II links ran und will die Führung abgeben. Also, wenn ich schon so eine laute Klappe habe, dann hätte ich das auch bis zum bitteren Ende durchgestanden.

Es hätte noch gefehlt, dass er sich auch hinter mich gesetzt hätte. Die Crew des Charterbootes kommt nicht auf solche Gedanken und hält tapfer durch bis zuletzt. Unterwegs haben wir auch gelegentlich Gegenverkehr. Bei Yachten ist das kein Problem.

Es begegnet uns aber auch ein kleiner Frachter (ca. 50-60 m lang). Einfacher wäre es gewesen, langsam an der Peniche vorbeizufahren. Statt dessen halten meine Vorgänger an und warten, bis die Peniche an uns vorbeigefahren ist. Das passiert gerade in einer sanften Kurve. Da braucht der Frachter natürlich besonders viel Platz und wir finden uns allesamt in der Böschung wieder.

Die Schleusentreppe mit den 13 Schleusen ist ansonsten kein Problem. Unser Begleiter von der VNF öffnet für uns das Schleusentor und nimmt die Leinen an. Wenn alles fest ist, wird das Untertor geschlossen und das Wasser aufgedreht. Schnell sind wir oben, Tor auf und langsam weiter, während unser Begleiter hinter uns das Tor wieder schließt und dann mit dem Auto zur nächsten Schleuse vorprescht. Die 3 Boote arbeiten gut zusammen, es gibt keine unnötigen Verzögerungen. So wird es eine schnelle Reise. Bei Schleuse Nr. 2 verabschiedet sich unser Begleiter in die Mittagspause. Es ist erst 12:30 Uhr. Am Nachmittag wird er wohl noch einmal so eine Reise machen, wie mir gestern ja auch angeboten wurde.

Die 3 Yachten reichen noch jeweils ein Trinkgeld herunter und dann sind wir wieder auf uns alleine gestellt. Die letzte Schleuse wird von örtlichem Personal elektrisch

betrieben. Meine Leinen werden netterweise von der italienisch/französischen Crew angenommen, denn die Leiter kann ich nicht erreichen. Dann ist auch diese Hürde genommen. Jetzt sind es nur noch ein paar Kilometer bis zum Rhein-Marne-Kanal (RMK), den ich schon um 14 Uhr erreiche.

## 5 Der Rhein-Marne-Kanal

### 5.1 2 Tunnel und ein Schrägaufzug

Das Charterboot hat schon zum Mittagessen angehalten. Von der Malavi II sehe ich schon nichts mehr. Die max. 8 km/h werden von ihr bestimmt nicht eingehalten. Auf den ersten Kilometern macht der RMK keinen netten Eindruck. Schnurgerade und eintönig. Auf der einen Seite dichter Baumbestand, auf der anderen Seite ein hoher Deich, der auch keinen Blick ins Land zulässt.

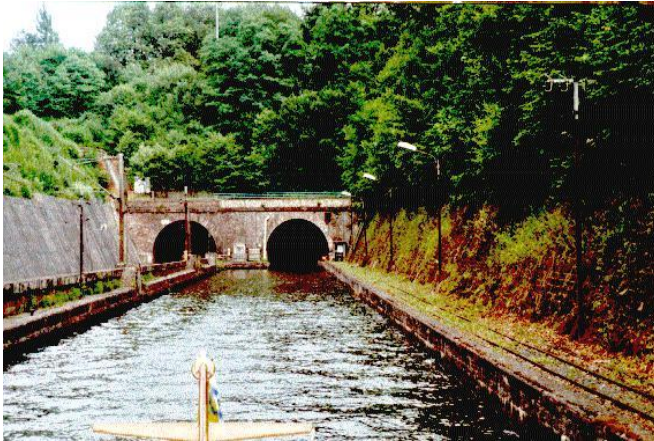
Es wird aber wieder besser. Bald geht der Blick wieder über eine weite, parkähnliche Landschaft. Es gibt aber auch enge Passagen, die durch dichten Wald führen. Die ersten 20 km auf dem RMK werde ich nicht durch Schleusen aufgehalten. Dafür bekomme ich zur Abwechslung 2 Tunnelstrecken geboten.



Vor der Einfahrt in die Tunnelstrecke gibt es einen geräumigen Hafen als Wartestelle, denn die Weiterfahrt wird durch eine Ampelanlage geregelt. Ich habe zunächst rot und mache mich auf eine längere Wartezeit gefasst. Daher rangiere ich Liberty an einen Steg und habe gerade die Leinen belegt, da werde ich von der grünen Ampel überrascht. Also schnell wieder los. Ich stürze Liberty und mich in dieses neue Abenteuer. In Vorbereitung auf die nur 6,5 m breite

Tunnelröhre wird der Kanal eng. Der Tunnel kommt dann doch überraschend. Ich habe weiter keine Vorkehrungen getroffen. Kurz vor der Einfahrt werde ich von einem Schild aufgefordert, die Lichter einzuschalten. Das geht aber beim besten Willen nicht. In der engen Rinne kann ich nicht unter Deck gehen und muss Liberty ständig in Bewegung halten. Da ich aber weiß, dass der Tunnel beleuchtet ist, mache ich mir keine Sorgen. Der erste ist nur 470 m lang. Das geht ja noch, denn bei der Einfahrt kann ich das helle Licht am Ausgang schon erkennen. Die ersten 100 m sind auch gut ausgeleuchtet. Aber dann gibt es weite Strecken mit verloschenen Lampen. Ich muss Liberty im Blindflug steuern. Der Tunnelausgang gibt mir die Richtung vor. Ich bin voll konzentriert darauf, Liberty auf Kurs zu halten. Auf der rechten Seite ist der alte (nicht mehr genutzte) Treidelweg. Da gibt es keine Probleme. Wenn ich jedoch der linken Seite zu nahe komme, besteht die Gefahr, dass am felsigen, unregelmäßigen Tunnelgewölbe das Bimini-Top abgerissen wird. Ich bin heilfroh, die knapp 500 m unbeschadet hinter mich gebracht zu haben.

Ein paar hundert Meter geht es zum Atemholen im hellen Tageslicht weiter. Der nächste Tunnel ist 2,3 km lang. Das wird weitaus kritischer. Vorher gibt es noch einen Warteplatz, denn hier habe ich überraschend ein rotes Signal. Ich nutze die kurze Wartezeit, Libertys Fahrlichter einzuschalten. Zusätzlich nehme ich meinen



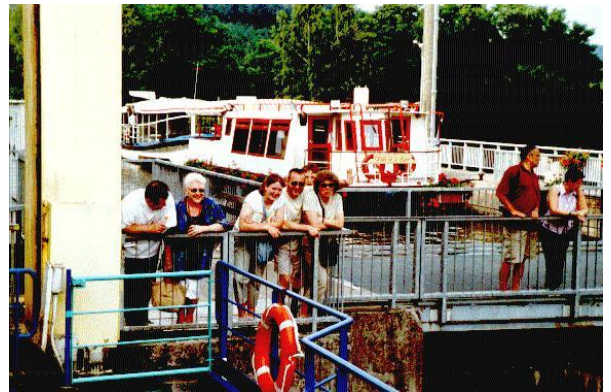
starken Handscheinwerfer mit auf den Außensteuerstand. Dann rauscht der Gegenverkehr aus der Röhre und schon bin ich wieder dran.

Der Handscheinwerfer erleichtert mir die Sache doch ungemein. Ich halte Liberty schön dicht am Treidelweg und komme ohne anzuecken glatt durch. Damit habe ich den Kamm der Vogesen durchstochen, von nun an geht es bergab.

Erst mal tief durchatmen. Viel Zeit zur Erholung habe ich allerdings nicht. Die nächste Herausforderung ist nicht weit. Auch der Schrägaufzug in Arzviller zeigt mir eine grüne Ampel. Ich fahre weiter bis zum nächsten Rot und mache an den Pollern fest.

Während ich noch überlege, wo denn nun die Wanne für den Schrägaufzug sein mag, kommt sie gerade aus dem Tal heraufgeschwebt. Ein Ausflugsboot mit Gästen und eine Charteryacht fahren aus. Liberty ist die einzige Anwarterin für die Fahrt zu Tal. Unter den kritischen Augen der Zaungäste bringe ich Liberty in die Wanne und schon geht es abwärts.

Fast 45 m geht es ins Tal hinunter, denn den Kamm der Vogesen haben wir hinter uns. Vorläufig geht's nur noch bergab. Wie ich schon weiß, werden hier auch meine Bootspapiere geprüft, während die Wanne über Schienen gemächlich die 45 Grad Rampe hinunter rumpelt. Die mächtigen Gegengewichte wandern auf halbem Wege unter der Wanne durch. Das Unterwasser kommt immer näher und zeigt mir einen ruhigen Liegeplatz. Da werde ich heute Nacht bleiben.



## 5.2 Saverne

Sa. 28.6.03

Kurz vor 9 Uhr bin ich unterwegs. eigentlich hätte ich auch schon früher starten können, denn im RMK wird von 7 bis 19 Uhr geschleust. Die ersten Schleusen bin

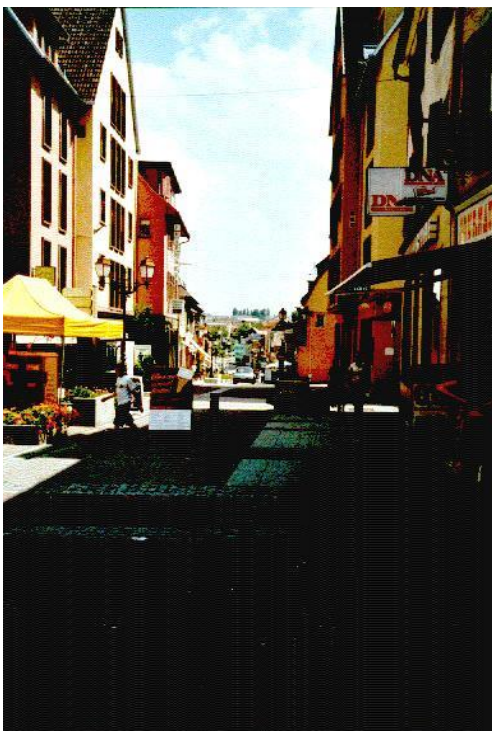


ich alleine. Das klappt ausgezeichnet. Niemand drängelt, ich habe mein eigenes Timing.

Ab Lützelburg wartet allerdings schon ein Charterboot vor der nächsten Schleuse. Ich frage den Skipper, ob wir gemeinsam schleusen können. Es handelt sich um eine amerikanische Familie, die Europa-Urlaub macht und für eine Woche den 4 Kindern diese Naturerlebnis gönnen will. Der Skipper kann sehr gut mit seinem Charterboot umgehen. Wir kommen gut voran. Schon um 13:15 Uhr sind wir beide fest im Hafen von Saverne.

Saverne ist ein wirklich hübsches Städtchen. Klein und übersichtlich, aber heimelig. Ich liebe dieses Örtchen sehr. Natürlich gibt es auch jede Menge Tourismus. Die Schleuse im Ort muss man in unmittelbarer Nachbarschaft eines gut besuchten Restaurants überwinden. Ich könnte mir beinahe eine Tasse Kaffee vom Tisch schnappen.

In einem Bistro gönne ich mir einen Kaffee und erfreue mich an einem Live-Klavierspiel, deren Takte von irgendwo zu mir herüber wehen. Auf der Suche nach der Quelle stolpere ich beinahe über die Klavierspielerin. Irgendwie kommen wir ins Gespräch. Freimütig erzählt sie mir, dass sie seit 3 Jahren alleine ist und einen neuen Partner sucht. Aber sie hat große Ansprüche an den zukünftigen Gatten. Selbst bei wohlwollender Betrachtung kann ich nicht alle erfüllen. Wir scherzen eine Weile und scheiden als Freunde.



Das große Schloss gegenüber dem Hafen beherbergt auch 3 Museen, eigentlich 3 Abteilungen, denn mit dem Erwerb des Tickets kann ich alle besuchen. Ganz nett zur Abwechslung, aber nichts Umwerfendes. Liberty und die Amerikaner liegen nahe beieinander. Gegen Abend fragt mich der Skipper, ob ich die Familie zum Abendessen begleiten will. Ich stimme natürlich zu und lerne die gesamte Familie kennen: Mutter Susan, Vater Jack und die vier Töchter Cindy, Netti, Sascha, Eva. Die beiden Jüngsten sind adoptiert, damit die Familie auch was hergibt. Sehr ungewöhnlich für amerikanische Verhältnisse, haben die Eltern sich 2 volle Monate Urlaub gegönnt. 1 Monat ist für Europa reserviert, den Rest wollen sie im heimischen Kalifornien verbringen.

Ich tue mich schwer mit Englisch. Eine flüssige Unterhaltung kommt leider nicht zustande.

Ganz schlimm wird es, als Jack auch noch meine Rechnung bezahlt. Ich bin sehr mit mir unzufrieden und auch frustriert. Ich sinne darauf, wie ich das wohl wieder gut machen kann. An Bord habe ich noch 2 Flaschen Wein. Ich hoffe, die sind noch gut. Das ist schon mal etwas. Dazu mache ich in der beginnenden Dämmerung noch eine Skizze von ihrem Boot mit ein paar netten Worten. Morgen früh will ich vor ihrer Rückfahrt alles überreichen.

### **So. 29.6.03**

Gestern habe ich noch lange an der Skizze gesessen und anschließend noch an diesem Tagebuch geschrieben. Trotzdem werde ich schon um 6 Uhr von einem unerklärlichen Krach geweckt. Auf der anderen Seite des Kanals ist der Teufel los. Ein nicht enden wollender Auftrieb an PKW mit Anhänger oder Kleinlastwagen versucht möglichst schnell die große Wiese unterhalb des Schlosses zu erreichen. Ich tippe gleich auf Flohmarkt, denn es ist schließlich Sonntag. Da kann ich natürlich nicht vorbei. Schnell habe ich mich für den Tag vorbereitet. Da sich bei der amerikanischen Familie noch nichts tut, habe ich auch noch die Zeit, Liberty vorzubereiten.

Endlich werden drüben die Vorhänge beiseite gezogen. Ich bringe meine Präsente vorbei mit besten Wünschen für die weitere Reise. Ein letzter Händedruck, dann mache ich mich auf den Weg zum Flohmarkt. Der ist wirklich riesig. Hört schier nicht auf. Ich werde sogar mit einigen Kleinigkeiten fündig. Die Militär-T-shirts sind von guter Qualität und mit 1,5 EUR echt billig. Für mich erstehe ich noch für 10 EUR einen Pullover der französischen Marine. Auch für Tarja finde ich ein paar Mitbringsel.

Ich bin den gesamten Flohmarkt abgelaufen. Daher ist es schon 11:20 Uhr, als Liberty endlich wieder in Bewegung kommt. Von meinen Stegnachbarn werde ich noch gewarnt, dass die übernächste Brücke sehr niedrig ist. Sicherheitshalber klappe ich das Bimini-Top zurück und senke es auf die niedrigste Position ab. Das ist auch ganz richtig, denn wie sich zeigt wird mein Höhenindikator (die Funkantenne) umgelegt und ich ziehe unwillkürlich den Kopf ein.

Vorläufig lasse ich das Bimini unten. Allerdings stehe ich damit in der brütenden Sonne, denn es ist wieder ein sehr heißer Tag. Dann kommt die erste Schleuse. Das Signal zeigt rot. Beide Tore sind geschlossen, die Kammer ist abgesenkt. Das bleibt auch so auf Dauer und ich weiß nicht, wie ich das ändern kann. Ich spiele schon mit dem Gedanken, die blaue Stange zu heben, fürchte aber, damit die ganze Software durcheinander zu bringen.

Gemeinsam mit einem Dänen, der mit seiner Charteryacht dazugekommen ist, finden wir den Rufknopf am Schleusenhäuschen. Die Stimme am Telefon will uns helfen. Kaum zurück an Bord geht es wieder weiter. Wir 2 sind gerade in die Schleuse eingefahren, da kommt noch ein 3. Boot dazu.

Jetzt kann ich aus Platzgründen nicht mehr mit der Mittschiffsleine arbeiten. Leider muss ich 2 Leinen bedienen. Das geht zwar nach anfänglicher Eingewöhnungszeit ganz gut, ist aber trotzdem nervend und anstrengend. Das geht so über einige Schleusen.

Gerade, als ich mich entschlief, die anderen vorzulassen, haben die plötzlich andere Pläne. Ich bin Gott sei Dank wieder alleine. Bis zur Schleuse 42 komme ich gut voran. Dann kommt mir ein Frachter dazwischen. und bringt meinen programmierten Schleusentakt durcheinander. Die nächste Schleuse kennt mich nicht mehr. Ich muss ein paar hundert Meter zurück und an einem Schlauch ziehen,

der über dem Kanal aufgehängt und vom Boot aus zu erreichen ist. Damit wird ein Kontakt betätigt, der Liberty für die kommende Schleusengruppe programmiert.



Die Penichen sind seeeeehr langsam. Vor allem bei den vielen Brücken (hier ist der Kanal nur ca. 6 m breit) muss ganz langsam gezirkelt werden. Daher habe ich die Peniche trotz langsamer Fahrt bald wieder eingeholt. Leider werde ich ausgebremst und kann nichts dagegen tun. Ich komme an einem Liegeplatz mitten im Wald vorbei. Der Kanal ist hier auf die 3-fache Breite

angeschwollen. Ich lege kurz an, um der Peniche wieder etwas Vorsprung zu geben und mir ein ausgebranntes Boot anzusehen, das hier liegt. Ich überlege kurz, hier die Nacht zu verbringen, denn der Platz ist sehr ruhig und ich bin alleine. Das ausgebrannte Boot stört mich nicht weiter.

Dummerweise hat sich in meinem Kopf Souffelweyersheim als Rastplatz festgesetzt. Dabei mache ich mir leider nicht klar, wie weit es noch ist, und wann die Schleusen Feierabend machen. Wegen der vorausfahrenden Peniche muss ich noch besonders langsam machen. So kommt es, wie ich es mir nicht gewünscht habe. Eine Schleuse vor einem weiteren Liegeplatz geht zwar die Peniche noch durch, aber mich lehnt der Schleusenmeister ab (diese Schleuse hat ausnahmsweise Personal, weil hier auch die anschließende Drehbrücke bedient wird). Bei allen vorherigen Schleusen waren unmittelbar vor den hölzernen Leitwerken Poller am Ufer angebracht, damit der unglückliche Skipper eine Möglichkeit zum Abwarten hat. Nicht so bei dieser Schleuse Nr. 42. Lediglich eine krummgezogene Stange am Ufer (die vielleicht mal ein Schild getragen hat) dient mir als vorübergehenden Fixpunkt.

Ich erinnere mich an die stählernen Wiesenanker in der Vorpiek und baue wieder einmal das Vorschiff auseinander.

Die beiden soliden Stahlnägel sind schnell mit dem Fäustel in den Boden gerammt. Mit den angespleisten Leinen ist Liberty gut vertäut. Ich liege hier im Nirgendwo, der nahe Ort ist aber durch die Bäume schon zu sehen. Ich schnalle mir die Skater unter und will mir zumindest das Örtchen mal ansehen, denn ein gut asphaltierter Fahrradweg entlang des Kanals verleitet nicht nur mich zu einem Ausflug.

Der folgende Liegeplatz hätte mir übrigens auch nichts genutzt. Er ist nämlich voll belegt. Der Ort ist ein kleines Dorf und gibt nichts her.

Mit der Außendusche kann ich endlich den klebrigen Schweiß abspülen. Der Abend wird angenehm kühl. Ich verbringe ihn gemütlich an Deck und lasse ordentlich Luft an den Körper. Frisch geduscht wird das sicher eine gute Nacht.

### **5.3 Straßburg**

#### **Mo. 30.6.03**

Gegen 6 Uhr komme ich aus den Federn. Um 7 Uhr sind Liberty und ich fertig, die Wiesenanker eingesammelt, alles klar zum Ablegen. Der Schleusenwärter kommt und wenige Minuten später wird die Schleuse für Talfahrt vorbereitet. Ich beziehe das zuerst auf mich und lege schon mal ab. Dann sehe ich aber eine Peniche in der



Ferne ankommen. Der Schleusenwärter winkt mir zu allem Überfluss auch noch unmissverständlich, dass ich mich fernhalten soll. Also lege ich Liberty wieder an die krummgezogene Stange und spaziere zur Schleuse hinüber.

Klar hat die Berufsschiffahrt Vorfahrt, aber anschließend bin ich dran. Da der Frachter hinter der Schleuse eine Ladung Kies nimmt und dann wieder zurückfährt,



wird er mich auch nicht weiter behindern.

Diesmal komme ich natürlich nach Souffelweyersheim.

An dem Anleger ist gerade ein Platz für mich frei geworden.

Heute habe ich erstmals durch den Zirkus an der ersten Schleuse vergessen, während der Fahrt die

Druckwasserpumpe auszuschalten. Nachdem ich den Motor

ausgeschaltet habe, höre

ich schon die Bescherung; die Druckwasserpumpe läuft und läuft. Verdammt, da ist wieder was mit dem Boiler schiefgegangen.

Die Ursache ist schnell geklärt. Diesmal ist es der Schlauchanschluss an der weiterführenden Kupferleitung, der dem Druck nicht standgehalten hat. Der Schaden ist zwar schnell repariert, aber jetzt ist die Bilge richtig voll. Das Wasser steht bis zum Motorfundament. Die Ölwännchen, die ich unter dem Motor platziert habe, damit gelegentliche Öltröpfchen nicht die Bilge verdrecken, konnten nur bis unter die Ölwanne aufschwimmen, und sind dann komplett vollgelaufen. Das ist ja eine Schweinerei. Der Wassertank ist fast leer. Auf die paar Liter wäre es nun auch nicht mehr angekommen.

Das klare Wasser hat die Bilgepumpe schnell wieder außenbords geschafft. Den Rest werde ich auf später verschieben.

Ich muss auch dringend einkaufen. Vor allem Trinkwasser ist fast alle. Bei einem der hier liegenden Charterboote erfahre ich, wo der Supermarkt ist, und mache mich mit dem Rad auf den Weg.

Später finde ich noch heraus, dass ganz in der Nähe des Liegeplatzes ein weiterer Supermarkt, mit viel mehr Auswahl ist. Ich bin aber sehr froh, das nicht vorher gewusst zu haben, denn dann hätte ich nicht den sehr hübschen Kern von Souffelweyersheim kennengelernt.

Um einen schönen Platz mit buntem Pflaster gruppieren sich die wichtigsten Gebäude des Ortes: Bürgermeisteramt, Kirche, 2 Kneipen und natürlich der kleine Supermarkt. Hier geht es sehr familiär zu. Ich werde gleich als Bootstourist erkannt und löse eine leichte Enttäuschung aus, als ich erkläre, nur einen Einkaufsstopp einzulegen.

Meinen Wasserkasten kriege ich hier aber nicht gefüllt. Ich muss nochmal zurück um auf meinen Rädchen Platz für ein Sixpack Wasser zu schaffen. Den hole ich dann aber doch in dem näheren, größeren Supermarkt. Jetzt muss ich nur noch Wasser bunkern, um für das nächste Malheur den Tank wieder voll zu haben. In Zukunft muss ich wirklich immer daran denken, während der Fahrt die Druckwasserpumpe abzuschalten. Vielleicht gibt es auch eine bessere Methode für die

Schlauchanschlüsse. Auf jeden Fall empfiehlt es sich, gelegentlich die Schlauchschellen nachzuziehen. Eigentlich sollte das Überdruckventil am Boiler so etwas verhindern und bei zu viel Druck durch das erhitzte Wasser einen Teil in den angeschlossenen Auffangbehälter ablassen.

Kurz nach 12 Uhr bin ich klar für die Weiterreise. Liberty wird wieder losgebunden. Von einer anderen Yacht wird gerade der Schlauchkontakt betätigt. Ich frage, ob ich mich anschließen kann und werde herzlich eingeladen. Dann kommt leider eine Peniche und wirft alles wieder über den Haufen. Nur gut, dass es bis Straßburg nur noch 2 Schleusen zu überwinden gilt.

Auf jeden Fall müssen wir die langsame Peniche erst mal abwarten. Ich mache Liberty wieder fest. Es kommt auch noch ein Charterboot im Gegenverkehr. Endlich sind wir 2 dran. Gerade als auch ich einfahren will, kommt noch ein großes Charterboot und will als 3. Boot mit durch die Schleuse. Lautstarker Protest von Boot 1 und 2. Ich hätte zudem wieder das Problem, nicht mit der Mittschiffsleine arbeiten zu können. Wir bleiben hart. Boot 3 bleibt draußen.

Gewonnen wäre ohnehin nicht viel, denn die vorausfahrende Peniche bremst uns alle gewaltig aus. Obwohl wir ganz langsam hinter der Schleuse weitermachen, haben wir den Frachter schon vor der Schleuse 51 eingeholt und müssen warten. Auf diesem Stück gibt es ein paar besonders niedrige Brücken. Mein Höhenindikator (Funkantenne) kratzt einige Male heftig an der Unterseite der Brücke. Einmal hängt auch eine undefinierbare Konstruktion an der Unterseite einer Brücke, die darauf wartet, ein fremdes Bimini abzureißen. Ich habe es aber rechtzeitig gesehen und kann es umfahren. Trotzdem wird es einmal besonders schlimm. Die UHF-Antenne wird ca. 10 cm unter der Spitze getroffen und federt klackend von Querträger zu Querträger. Ich werde von der Situation überrascht. So tief hat die Brücke gar nicht ausgesehen.

Zum Abbremsen ist es zu spät. Ich kann nur noch das Beste hoffen. Einer der Querträger ist besonders niedrig und drückt die beiden mittleren Bügel des Bimini leicht nach unten. Ich stehe mit angehaltenem Atem und tief eingezogenem Kopf hinter dem Steuer. Mann, das ist ja nochmal gut abgegangen. Die Brücke hat nur eine Portion Rost an Libertys Bimini abgestreift. Jetzt mache ich aber zur Sicherheit die Verspannung auf, um das Bimini schnell umklappen zu können. Bei den folgenden Brücken taste ich mich ganz langsam vor, bis die UHF-Antenne Entwarnung signalisiert.

Der Skipper der vorausfahrenden Yacht macht mich über Funk auf weitere niedrige Brücken aufmerksam. Zur Sicherheit nehme ich das Bimini weg und senke es auf die niedrigste Position ab. Jetzt kann ja wohl nichts mehr schiefgehen. Für die Brücken, die dem anderen Skipper kritisch scheinen, sind aber harmlos für die Liberty und haben den Aufwand eigentlich nicht gerechtfertigt. Die UHF-Antenne kratzt nicht mal an der Unterseite.

Heute ist es besonders heiß. Ohne das schützende Bimini werde ich buchstäblich gebraten. Ich muss Hemd und Hut anlegen, um mir nicht das Fell zu verbrennen. Dann bin ich endlich im Hafengebiet von Straßburg. Hier ist viel Raum nach oben und bei der ersten Gelegenheit wird das Bimini wieder gesetzt. Ganz langsam steuere ich Liberty durch den weitläufigen Hafen. In der Marina Koejac mache ich schließlich fest. Es ist wirklich schrecklich heiß. Mein ganzer Körper ist klebrig und schweißbedeckt. Ich nehme erst mal eine Dusche auf der Liberty, denn Dusche und sanitäre Einrichtungen werden hier für die Bootsgäste nicht geboten.



Etwas erfrischt mache ich mich schließlich mit dem Rad auf zum Weg in die Stadt. Das ist mit dem Rädchen wirklich kein Problem. Schon bald steht überraschend die wirklich imposante Kathedrale vor mir. Von 1277 bis 1439 gebaut, ehemals mit Doppeltürmen geplant, ist aber nur 1 Turm realisiert worden. Die Außenseite ist reich mit Säulen, Türmchen und kaum zu zählenden Skulpturen verziert. Besonders imposant ist das Eingangsportal. Auch das Innere des ein wenig düster geratenen Gotteshauses ist reich verziert. Die Seitenschiffe und das Querschiff haben beachtliche Ausmaße. Ungewöhnlich finde ich die Anordnung der Orgel, die ihren Platz an einer Seite über einem der Seitenschiffe hat. Ich wundere mich auch über die Bestuhlung der Kirche. Es stehen nämlich wirklich nur Stühle im Mittelschiff, keine

Möglichkeit sich hinzuknien.

Etwas Besonderes stellt die astronomische Uhr dar, die im Ostflügel wahre



Touristenscharen anzieht. Die Uhr ist an die 15 m hoch und sicher 8 m breit.

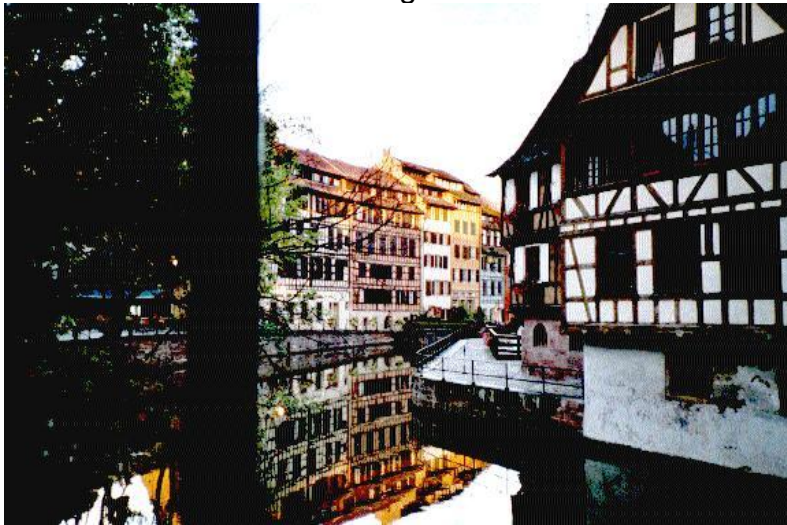
Das Münster ist natürlich ein Anziehungspunkt für Touristen. Rund um die mächtige Kirche gibt es viele gastronomische Betriebe und Souvenirläden.

Im Touristbüro decke ich mich mit einem Stadtplan ein. Für Museen ist es leider schon zu spät. auch für morgen gibt es schlechte Karten. Die meisten Museen haben am Dienstag geschlossen. Die Stadt gefällt mir sehr. Es gibt viele schöne Plätze. Der Bereich um das Münster ist weiträumig als Fußgängerzone ausgewiesen und voller Touristen. Ich stromere etwas durch die angrenzenden Gassen und entscheide mich für einen Restaurantbesuch. Kaum bin ich drin, da beginnt es richtig zu regnen. Die paar Tröpfchen vorher waren nicht der Rede wert. Leider ist die Speisekarte nur in Französisch. Ich lasse mich von der hübschen Bedienung

beraten. Beim ersten Fleischgericht schlage ich zu.

Eigentlich habe ich etwas däftig Gebratenes erwartet. Auf meinem Teller finde ich aber nur hauchdünn geschnittenes rohes Fleisch in einer Marinade. Trotzdem, es schmeckt, wenn ich auch mit dem Zerschneiden einige Mühe habe. Ich verputze

alles, mitsamt der Dekoration. Das war eigentlich keine Portion zum Sattwerden, aber nach der Hitze des Tages war ich ohnehin nicht sehr hungrig.



Der Regen hat aufgehört, Kühlung und Frische in die Straßen gebracht. Ich mache mich auf zu dem nahen *Petit France*. Dieser Stadtteil war ehemals vorwiegend das Wohn- und Arbeitsgebiet der Müller und Gerber. Dieses Gebiet ist von besonders vielen Wasserstraßen durchzogen. Kleine Wehre bringen zusätzlich Leben in die Szenerie. Dicht gedrängt stehen die teils

abenteuerlich schiefen Gemäuer mit frischer Farbe und leuchtendem Putz zwischen rotem Gebälk dicht beieinander. Es herrscht die Atmosphäre eines Künstlerviertels. Heute leben hier kaum noch Handwerker. Die Gassen sind vielmehr übersät mit Restaurants und Andenkenläden. Es ist trotzdem ein reizender Anblick.

In der kühleren Dämmerung zieht es mich heim zur Liberty, denn in der Bilge gilt es noch einen unangenehmen Job zu tun. Der Rest des Wassers muss raus und alles wieder ordentlich saubergewischt werden. Obwohl es schon kühler ist, eine schweißtreibende Arbeit. Ich kriege die Bilge wieder in einen manierlichen Zustand. Eine gründlichere Reinigung werde ich mir für zu Hause aufsparen.

## 6 Zurück über den Rhein

### 6.1 Meine erste Rheinschleuse

#### Di. 1.7.03

Schon in der Nacht hat es mehrfach geregnet. Auch der Morgen ist regnerisch. Eigentlich wollte ich nochmal in die Stadt radeln. Aber bei dem unsicheren Wetter macht das keinen Spaß. Ich werde wohl doch nach Kehl über die Grenze gehen. Von dort kann ich zur Not auch nochmal nach Straßburg radeln.



Ich kann mich nicht recht entschließen. Nach den vielen schönen Tagen ist das regnerische Wetter demotivierend. Es wird Mittag bevor ich endlich ablege. Ich will durch die Südschleuse, denn dann komme ich am Bootshafen von Kehl vorbei. Vielleicht lege ich mich dort wieder fest. Zunächst muss ich

aber mal die Schleuse überwinden. Nach meinen Unterlagen sieht es so aus, als ob sie nur zur vollen Stunde schleust. Ich frage trotzdem über Funk an. Ich soll mal langsam kommen lassen, die Schleuse wird für mich klar gemacht. Das ist ja eine angenehme Überraschung. Ich habe einige Bedenken wegen des Windes. Der bläst mit Macht Liberty genau in die Schleuse hinein. Letztlich ist es aber doch kein Problem.

Liberty wirkt etwas verloren in der riesigen Schleusenkammer. Die überbrückt auch nur den wechselnden Wasserstand des Rheines. Liberty wird vielleicht 10-15 cm angehoben, dann sind wir durch. An den Rhein muss ich mich erst wieder gewöhnen. Es ist sehr viel Bewegung im Wasser. Das Steuer kann ich keine Sekunde ohne Aufsicht lassen. Der starke achterliche Wind macht es auch nicht besser.

Bis zum Bootshafen Kehl ist es ein Katzensprung. Ich sehe mich um und bin recht angetan. Der Hafen macht einen gepflegten Eindruck. Weiter vorne sucht gerade eine Yacht einen geeigneten Liegeplatz. Ich lege Liberty kurz entschlossen vor den Kopf des Steges. Bei dem starken Wind ist mir eine Box zu riskant. Ich komme noch zurecht, um der anderen Crew beim Einparken zu helfen. Mit von der Partie ist auch ein Schwede, der hier mit einem Segler liegt. Wir kommen ins Gespräch und ich erfahre die folgende, nicht alltägliche Geschichte:

Er überführt alleine das Schiff für einen Freund. Beide haben mit ihren Schiffen viele Jahre (oft auch gemeinsam) die Welt umsegelt. Auf dem Heimweg hat der Freund in Menorca einen Hirnschlag bekommen. Er schafft jetzt für ihn das Schiff nach Schweden. Im Moment hat er allerdings einen Schaden an der Wasserpumpe und wartet auf Ersatzteile. Am Donnerstag will er allerdings schon in Frankfurt sein, weil seine Frau dort einfliegt, ihn zu besuchen. Als Liegeplatz schlage ich ihm die Bootswerft kurz hinter der Mainmündung vor.

Er erzählt noch eine unglaubliche Geschichte von Menorca, wo innerhalb von 15 Minuten der Hafen zuerst leer lief (und alle Schiffe auf dem Trockenen lagen) bevor dann das Wasser mit einer 4 m hohen Flutwelle wiederkehrte. Das Schiff seines Freundes hat sich mit knapper Not wieder aufgerichtet. 74 Boote hatten nicht so viel Glück und sind gesunken. Es muss wohl ein Seebeben gewesen sein.

Wenn er diesen Freundschaftsdienst erledigt hat, will er zurück zu seinem eigenen Schiff, das in Trinidad liegt. Auf meine Frage, ob es ihn noch nicht nach Hause zieht, versichert er mir glaubhaft, dass es ihn immer noch juckt. Nach Hause will er frühestens, wenn er hinten nicht mehr hoch kommt.

Bei der Anmeldung im Hafencenter soll ich mich in eine Box legen. Das passt mir aber gar nicht. Dann muss Kehl eben auf meinen Obolus verzichten. Ich bin alleine auf dem Rhein, bis in Gegenrichtung 3 große Frachter hintereinander auftauchen. Klar, die kommen aus der Schleuse, die mir noch bevorsteht. Das wird die erste Rheinschleuse für die Liberty. Vor der Schleuse muss ich auf die Bergfahrt warten. Liberty treibt sehr schnell bei dem starken Wind. Ich habe mal wieder heimliche Bedenken. Der Wind kommt nicht genau von hinten, sondern schiebt etwas nach Backbord. Ich werde also an die Backbordseite der Schleusenkammer gehen. Nachdem die Bergfahrt ausgefahren ist gehen Liberty und 2 kleine Messboote des WSA hinein. So bleibt mir der Stress erspart, hinter einem Frachter anzulegen. Es klappt hervorragend. Mit 270 m Länge ist die Schleuse zwar nicht so lang wie eine Mainschleuse, aber mit fast 23 m Breite deutlich größer. 2 Schiffe passen hier nebeneinander rein. Da auf beiden Seiten Schwimmpoller sind, gibt es überhaupt keine Schwierigkeiten.

Der Petersee hat es mir angetan. hier sind in meinen Unterlagen diverse Ankerplätze eingetragen. Nach einer schmalen Zufahrt mit einigen Nebenarmen tut sich der recht große See auf. In die Nebenarme traue ich mich bei dem starken Wind nicht hinein.

Viel zu eng für die Liberty. Der Ankerplatz im See zeigt ca. 30 m Tiefe. Da fehlt an meiner Kette noch ein gutes Ende bis zum Grund. Am Ende des Sees gibt es einige Klubstege und der Steg der Bootswerft Krieg. Ich suche mir einen freien Platz und finde ihn bei dem Steg der Bootswerft. Mit der Anmeldung werde ich auf morgen vertröstet.

Ich fühle mich müde und zerschlagen. Mir fallen die Augen zu. Ich gönne mir ein Schläfchen. Tarjas Anruf am Abend weckt mich aus süßen Träumen.

### **Mi. 2.7.03**

Es regnet, aber mit Pausen. Ist das wohl ein gutes Zeichen? Nach der Hitze der vergangenen Wochen ist es schon zu kalt. 13 Grad lese ich von meinem Außenthermometer ab. Der Wind, am frühen Morgen noch mäßig, legt immer weiter zu. Große Lust habe ich nicht, aber hier ist es so trostlos, das ich mich doch zur Weiterfahrt entschließe. Vorher will ich noch meine Liegegebühr bezahlen, aber der Steg ist abgeschlossen. Hier komme ich nicht mehr raus. Nun gut, dann muss ich eben die Zeche prellen.

Bald bin ich wieder auf dem Rhein. Wie gestern bin ich ganz allein in der feuchten, grauen Suppe. Es wird dunkler und ich schalte das Fahrlicht ein. Ich bin immer noch in dem Bereich, wo der Rhein die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland bildet. Lustig aber sinnfälliger finde ich die Flaggenführung an einer Fähre: auf der französischen Seite die Trikolore, auf der deutschen Seite die Bundesflagge und in der Mitte die Europaflagge.

Das Rheinufer ist an vielen Stellen angefressen. Es gibt viele Baggerbetriebe, die den guten Rheinkies fördern. Ich habe die vielen gigantischen Förder- und Transportanlagen nicht gezählt. Manchmal kommen 2-3 auf einen Kilometer. Bei der nächsten (und letzten) Schleuse habe ich nicht so viel Glück. Ich muss warten.

Während der Zeit kommen 3 große Frachter, die zu Tal wollen. Bleibt da noch ein Plätzchen für die Liberty übrig? Ja, ich habe immer noch reichlich Platz.

Ab jetzt ist der Rhein ein frei fließender Fluss. Mit Schleusen muss ich vorerst nicht mehr rechnen. Dafür wird das Wetter schlechter. Aus dem gelegentlichen Regen wird ein Wolkenbruch. Innerhalb von Sekunden sind die Fahrwassertonnen verschwunden. Das Ufer kann ich gerade noch erkennen. Der Wind peitscht den Regen unter dem Bimini durch. Ich bin schnell durchgeweicht. Die Brille muss ich absetzen, kann durch den gischtigen Regen auf den Gläsern nichts mehr sehen. Es wird mir bald zu viel und ich versuche von unten zu steuern. Hier sehe ich aber noch weniger, also wieder raus in das Inferno. Mit ganz langsamer Fahrt taste ich mich am Ufer entlang. Ein Auge auf dem Tiefenmesser, das andere voraus auf der Suche nach der nächsten Tonne. Trotz langsamster Fahrt schieben Strömung und Wind Liberty flott voran.

Dieses Kübeln können unsere mitteleuropäischen Wolken unmöglich lange durchhalten. Und wirklich, nach 15 Minuten ist alles vorbei. Bei dem hektischen Fahrstandwechsel habe ich die Seitentür aufgelassen. Der Boden ist zwar nass, aber das Wasser findet natürlich schnell den Weg in die Bilge. Nur in meinen 2 Paar Schuhen im Eingangsbereich steht das Wasser bis zur Oberkante. Ich bin auch pitschnass. Da kommt mir der Hafen Maxau gerade recht. Ich finde einen guten Gästeplatz und muss mich dann erst mal trockenlegen.

Einkaufen ist auch wieder nötig. Das Brot stammt noch aus Frankreich und hält sowieso nur von 12 bis Mittag.

Auf dem Rückweg leiste ich mir eine Portion Eis. Es gibt Riesenportionen zu moderaten Preisen bei sehr guter Qualität.

Heute werde ich nichts mehr unternehmen. Ich fühle mich müde und kaputt. Sollte das der Wetterumschwung sein, der mir zu schaffen macht?

Ich habe mich immer noch nicht entschieden, ob ich die Verwandtschaft am Neckar besuche oder nicht. Eigentlich könnte ich am Wochenende dort sein. Das wäre ja ganz passend. Es wäre allerdings ein Schlauch! Rund 100 km stromauf mit 10 Schleusen. Wenn dort eine Familie zu besuchen wäre, würde mir die Entscheidung noch leicht fallen. Aber 6? wie soll ich die alle unter einen Hut kriegen?

## **6.2 Hoppla, Führerschein von Neckermann?**

### **Do. 3.7.03**

Immer noch viel Wind mit sehr schnellem Wolkenwechsel und gelegentlich Regen. Eigentlich habe ich keine rechte Lust, aber hier hält mich auch nichts.

Um 9:30 Uhr lege ich ab. Die Berge, die ich gestern und vorgestern noch in der Ferne an Steuerbord gesehen habe, sind verschwunden. Der Rhein hat sich ehemals in diesem Gebiet in vielen 180 Grad-Schleifen gewunden. Das moderne Bett vom Vater Rhein hat man einfach mittendurch gelegt. Zu beiden Seiten sind die Altrheine aber noch vorhanden und z.T. auch befahrbar. Man findet hier viele Klubs in idyllischer Lage und herrliche Ankerplätze mit sauberem Wasser.

Unterwegs passiert eine etwas unübersichtliche Situation. Ein Entgegenkommer hat die blaue Tafel gesetzt, ebenso wie der Einzelfahrer hinter mir, der zum Überholen ansetzt. Ich verkrümele mich ganz nach Backbord, um auch meinen Überholer nicht zu behindern. Es kommt mir aber noch ein Schubverband entgegen, der die blaue Tafel nicht gesetzt hat. Den will ich natürlich an Backbord passieren. Aus meiner Sicht ist alles klar. Der Schubverband will aber was. Ich vermute, dass er mich angefunkelt hat. Die meisten nuscheln aber und spulen ihren Spruch derart undeutlich ab, dass man oft garnichts versteht. Ich fühle mich jedenfalls nicht angesprochen. Als er plötzlich in meine Richtung schwenkt, will ich noch weiter nach links ausweichen. Sofort hupt er 2 mal. Ich verstehe das wohl richtig, dass ich nicht ausweichen soll, gehe wieder auf alten Kurs. Wir passieren einander, worauf mein Überholer lang anhaltend sein Horn ertönen lässt.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass ich den Überholer behindert habe. Ich bin mir keiner Schuld bewusst, weiß wirklich nicht, was ich hätte besser machen können. Ich ärgere mich nur, dass ich mich nicht über Funk gemeldet habe um herauszukriegen, was zum Teufel denn gestört hat.

Um 14 Uhr versuche ich beim Bunkerboot an der Neckarmündung Diesel zu bekommen. Nachdem der Tankwart aber den Preis zuruft (1,13 EUR) winke ich dankend ab. Das ist ja unglaublich. Selbst im Hafen Maxau hätte ich für 92 Cent Tanken können. Man muss den Wucherern ja nicht jede unverschämte Forderung erfüllen. Ich habe noch genug Diesel für die Heimreise, muss also nicht tanken.

## **7 Der Neckar**

Die ersten 22 km des Neckar sind weitgehend Kanalfahrt. Es geht durch langweiliges, uninteressantes Gelände. 2 Schleusen liegen auf meinem Wege. Bei beiden habe ich wirklich Glück und kann nahezu ohne Wartezeit einfahren. In beiden Fällen werde ich ganz alleine geschleust. Wieder mal geht mir durch den Kopf, dass dieser für uns Freizeitskipper kostenlose Service vielleicht nicht mehr lange selbstverständlich ist. Entweder durch eine Vignettenregelung wie in Frankreich oder

der Staat erfindet eine Bootssteuer. Damit würde es auch die vielen permanenten Hafenerwerber erwischen. Eine Kombination von beidem ist natürlich auch denkbar.

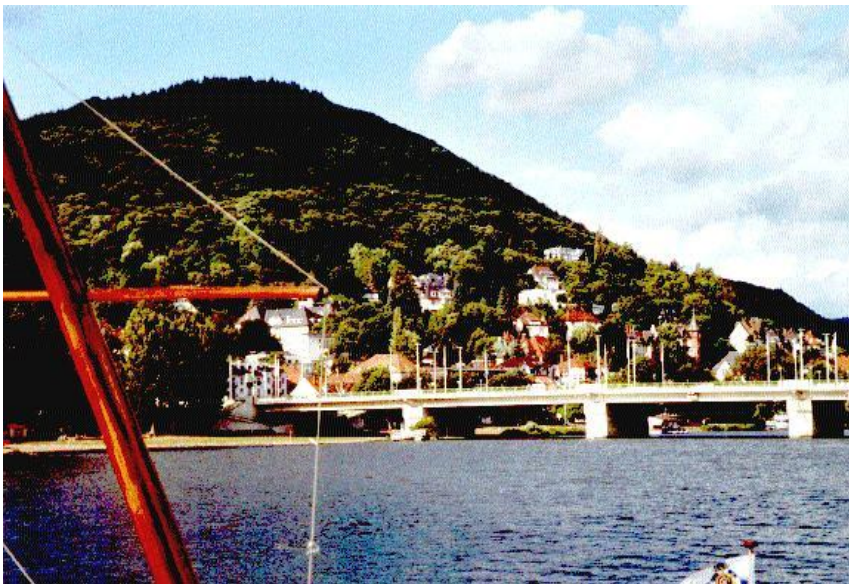
## 7.1 Heidelberg

Ab km 22,4 trifft der Kanal wieder auf den Neckar und das liebevolle Panorama von Heidelberg tut sich auf, als wenn das Tor zum Paradies geöffnet würde. An diesem trüben, regnerischen Tag hat die Sonne ausgerechnet in diesen Minuten eine Lücke gefunden und beleuchtet das schöne Bild mit intensiven Farben.

Nur noch 1,5 km bis zu den Liegeplätzen der Clubs, die einzige Liegemöglichkeit in Heidelberg. Ich lande am Kopf des Steges vom MBC. Die Leute hier sind sehr nett. Ich habe den Liegeplatz gleich für 2 Tage bestellt.

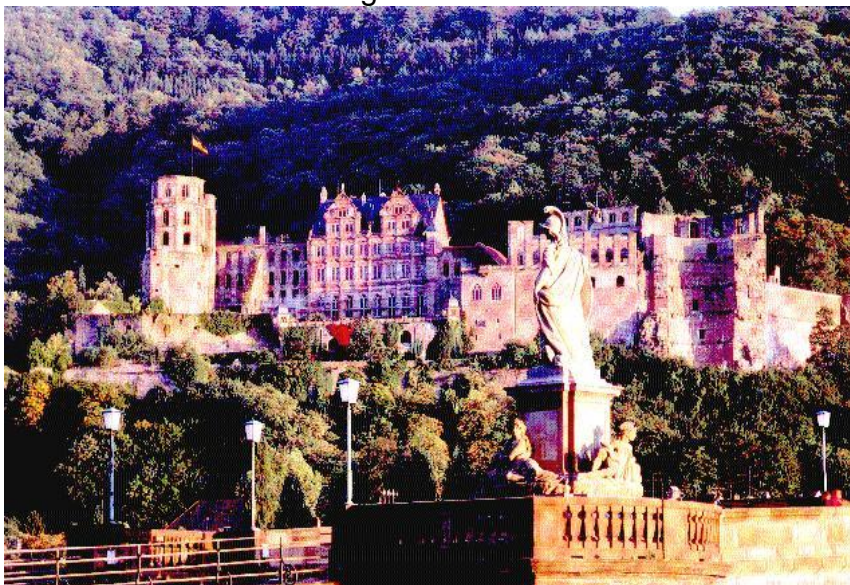
Am Abend kann ich auch mal wieder die Skater unterschnallen. Gleich hinter dem Bootshaus führt ein breiter Fahrradweg vorbei.

Fr. 3.7.03



Heinz Hartmann habe ich schon zum Geburtstag und zum Vollrentner gratuliert. Bei Norbert Paessler geht niemand ans Telefon. Sogar das Handy ist abgestellt. Das ist sehr ungewöhnlich. Ich mache mir doch etwas Sorgen um ihn. Heute will ich mich in Heidelberg umsehen. Das Wetter ist nicht sehr einladend. Tiefhängende Wolken

verdecken die nahen Berge. Der Himmel ist von einheitlichem Grau.



Grau. Am Vormittag hält sich das Wetter noch ganz ordentlich. Ich besorge mir die Heidelberg-Card und kann damit Schloss, Schlossführung, Deutsches Apothekenmuseum und Völkerkundemuseum ohne weitere Kosten abarbeiten. Der Marsch auf den Schlossberg ist ein gutes Training, ebenso



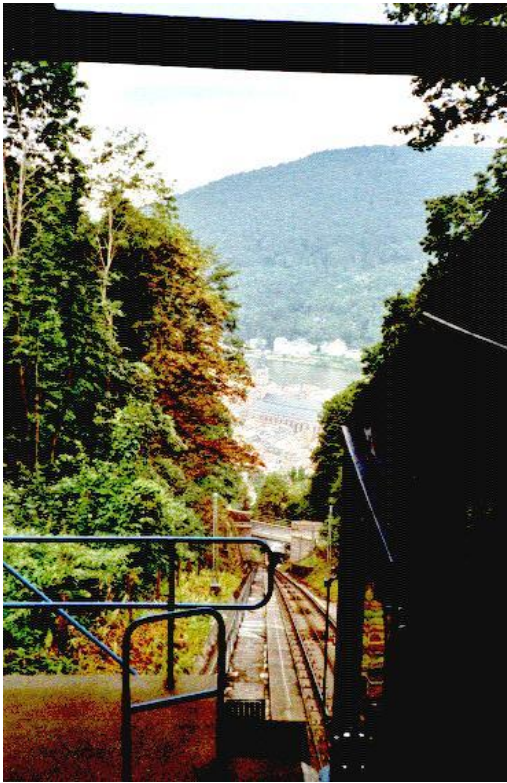
wie der anschließende Suchlauf durch die Altstadt.

Der Nachmittag ist aber weitgehend verregnet. Die regenfreien Pausen kommen und gehen im 15 Minuten-Takt. Es schüttet manchmal auch sehr heftig, aber immer nur kurz.

Bei der jagstfelder Verwandtschaft habe ich kein Glück. Entweder meldet sich niemand (in Urlaub), oder alle sind schwer beschäftigt. Mir ist es nur recht.

Den Abend verbringe ich mit Limo-Bier an der Theke im Clubhaus. Sehr aufschlussreich sind die Gespräche für mich nicht.

Sa. 5.7.03



Ich habe heute zwar 3 Schleusen vor mir, aber das 2-Tage-Ticket für Heidelberg habe ich noch nicht gebührend genutzt. Der Tag verspricht außerdem, nicht so unfreundlich zu sein wie sein Vorgänger. Schon früh mache ich mich auf in die Altstadt. Ich will mit der Seilbahn auf den Kaiserstuhl (der Berg oberhalb Heidelberg) um von dort die Aussicht zu bewundern.

Die Seilbahn ist in 2 Teilstrecken aufgeteilt: vom Heidelberg bis zur Molkestation (Schloss als Zwischenstopp). Hier steigt man normalerweise um in die zweite Seilbahn, die ihre Passagiere bis auf den Kaiserstuhl schafft. Seit einiger Zeit ist diese Hälfte jedoch nicht mehr in Betrieb, und wird durch einen Bus ersetzt. So früh am Morgen bin ich der einzige Passagier. Der Fahrer erklärt mir noch die Möglichkeiten für den Rückweg zu Fuß, dann bin ich alleine auf dem Kaiserstuhl.

Von der schönen Aussicht ist leider auch nichts zu sehen. Der ganze Berg steckt in dicken

Wolken. Die Sicht ist zeitweise unter 50 m. Ich hoffe auf Besserung und sehe mich erst mal um. Inzwischen kommt doch noch Leben in die Landschaft. Einige Autos sind angekommen und entlassen Rücksackwanderer ins Freie.

Die morgendliche Stille will ich auch zu einer kleinen Wanderung nutzen. Hier ist so etwas wie ein Erlebnis-Wanderweg angelegt, mit vielen guten Ideen und hübschen



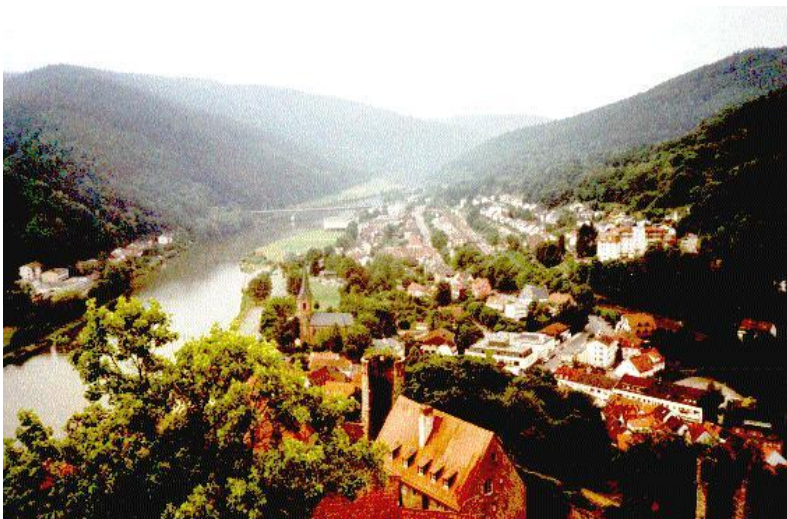
Rastplätzen. Diesen Rundweg wähle ich und habe es nicht bereut. Irgendwann komme ich wieder bei der Busstation an. Von hier kenne ich die verschiedenen Möglichkeiten für den Weg ins Tal. Zufällig ergibt es sich, dass ich die Kombination aller 3 Möglichkeiten ausprobieren kann: eine steile, felsige Serpentine

in der Nähe der Seilbahnstrecke, ein Stück der Himmelsleiter (sehr steile Treppe aus Natursteinen, die senkrecht hinunterführt), den breiten Wanderweg.

An der Molkestation steige ich wieder in die Seilbahn, denn ich habe ja noch was vor. Im Tal besuche ich noch das Kurpfalz-Museum. Unbedingt sehenswert. Hätte mehr Zeit verdient. Jetzt noch schnell die paar Sachen einkaufen, die knapp geworden sind und dann schnell zurück an Bord.

Im Hafen hat man mir den Fahrplan für die Fahrgastschiffe gegeben, verbunden mit dem Tipp, mich für die Schleuse in Heidelberg daran zu orientieren. Hier steht nämlich momentan nur eine der beiden Kammern zur Verfügung. Die zweite wird gerade umgebaut. Als Sportboot wird man hier nicht alleine geschleust. Die Fahrgastschiffe beanspruchen einen Großteil der Schleusenkapazität.

Viel Zeit bleibt mir nicht. Ich muss Liberty in Rekordzeit fertigmachen. Ich bin gerade rechtzeitig vor der Schleuse, als 2 Fahrgastschiffe auftauchen. Ich kann trotzdem mit. Auch die nächsten beiden Schleusen sind kein Problem. In beiden werde ich alleine geschleust. Die Fahrt mache ich ganz gemütlich und lasse mich von den Schleusen nicht unter Zugzwang bringen. Liberty gleitet durch teilweise glattes, spiegelndes Wasser. Ich kann die reizvolle Landschaft tief in die Seele sickern lassen..



Der erste vernünftige Liegeplatz ist (wie man mir in Heidelberg schon sagte) bei Hirschhorn. Hier liegt man an einer hohen Pier gleich vor der Stadtmauer. Zwischen Pier und Stadtmauer führt nur noch eine Straße mit wenig Verkehr vorbei. In der Stadtmauer gibt es alle 50 m einen Durchgang, sodass ich mit wenigen Schritten in dem Städtchen bin. Als erstes stolpere ich

über einen Getränkehandel. Das ist eine gute Gelegenheit, Bier und Wasser aufzustocken.

Nach dem Einkaufen beginnt es zu regnen. Heute kann ich nicht mehr viel unternehmen. Für morgen habe ich mir noch einen Besuch auf der örtlichen Burg vorgenommen. Die Aussicht muss eigentlich toll sein. Der Neckar macht hier eine enge Schleife von mehr als 180 Grad.

### **So. 6.7.03**

Hirschhorn selber hat ja schon steile, enge Gassen. Der Fußweg zum Schloss besteht aber eigentlich nur aus Treppen. Es geht steil hinauf. Es ist zwar noch kühl (ich habe mir meine Windjacke übergezogen), aber auf halbem Wege muss ich die Jacke ausziehen. Oben angekommen, habe ich einiges an Flüssigkeit nachzufüllen. Die Burg ist nur z. T. Ruine. Große Teile werden als elegantes Hotel und Restaurant genutzt. Es gibt eine Aussichtsplattform und natürlich eine riesige Terrasse. Die Aussicht ist erwartungsgemäß toll, leider ohne Sonnenschein. Besucher können auch noch den Turm besteigen, für eine bescheidene Spende von 20 Cent. Das sind weitere 20 m, welche die Aussicht aber nur unwesentlich verbessern. Bald drängt es mich zum Rückweg, denn ich will heute noch zum Rhein kommen. Im Städtchen kaufe ich beim Bäcker noch schnell leckere Brötchen für ein zweites Frühstück und

streife nochmal durch die hübschen Gassen. Die meisten Hauseingänge sind nur über eine lange, steile Treppe zu erreichen. In Straßenniveau sind wohl Keller und Ställe untergebracht. Es wird viel für die Attraktivität des Ortes für Touristen getan. Die Leute sind alle freundlich und vergnügt.

Trotz 2. Frühstück bin ich um 10:50 Uhr unterwegs Richtung Heidelberg. Wieder 3 Schleusen, ohne jegliche Probleme oder Wartezeiten. Da hat mich der Neckar bisher wirklich angenehm überrascht.

Die letzte Schleuse habe ich um 13:20 hinter mir. Um 13:30 beginnt die Vollsperrung des Neckar im Bereich der Liegeplätze für eine Segelregatta. Ich komme gerade noch zurecht und habe einen Logenplatz für die Regatta.

Die Jugend segelt in einem Feld von einem Dutzend Booten. Meist 420ger, aber auch ein Laser-ähnliches Boot ist dabei. Dieses äußerst kippelige Sportgerät geht 4 mal in den Bach, wird aber jedes Mal wieder aufgerichtet. Die Crew macht unverdrossen weiter, landet aber schließlich weit abgeschlagen unter ferner liefen. Dieses empfindliche Sportgerät muss wohl sehr aufmerksam gesegelt werden. Trotz Foliensegel und Reacher für die Vorwindstrecken hatte die Crew keine Chance gegen einen gut gesegelten 420ger. Wie so häufig war der Wind schwach und sehr launisch. Trotzdem, die Regatta hat mir viel Spaß gemacht. Vor allem die Spitzencrew bei den 420gern, (zwei ca. 10-12-jährige Mädchen) segelte gut und clever. Erinnerungen an unsere Vereinsregatten auf dem Main bei Seligenstadt werden wieder wach.

Endlich hat auch das letzte Boot die Ziellinie geschafft. Ich steuere Liberty wieder auf den Fluss, um die nächsten beiden Schleusen in Angriff zu nehmen. Um 16:20 Uhr bin ich vor der ersten Schleuse. Meine Anrufe werden nicht beantwortet. Schließlich sehe ich an den Signaltafeln, dass hier wohl nichts mehr läuft: alle Lichter aus. Ein kleines Polizeiboot war die ganze Zeit hinter mir, daher war ich eigentlich sicher, dass die auch mit der Liberty schleusen wollen. Jetzt bedeuten sie mir aber, dass hier Feierabend ist. Verdutzt mache ich Liberty fest. und lese in meinem Neckar-Handbuch. Da steht es überdeutlich: an Sonn- und Feiertagen wird nur bis 16 Uhr geschleust.

Das Polizeiboot kommt nochmal zur Liberty, um den Fall zu klären. Unnötig, inzwischen weiß ich Bescheid. Es ist ja noch recht früh und hier ist wirklich absolut nichts los. Also entschliefte ich mich, doch nochmal nach Heidelberg zurückzufahren. Der Tag ist wirklich noch wunderschön geworden. Die Sonne lacht von einem wolkenlosen Himmel. Dabei ist es nicht so unerträglich heiß wie in der vergangenen Woche. So kann der Sommer weitergehen.

Die Hauptstraße in der Heidelberger Altstadt ist mir noch einen Besuch wert. Hier wird flaniert um zu sehen und gesehen zu werden. Das Volk spaziert in großen Mengen in beide Richtungen durch diese lange Straße. Nur hier sind viele Menschen, die übrigen Straßen sind leer. Aufgelockert wird das Bild durch Portraitmaler, Jongleure, Musikanten.

Ich interessiere mich für die Technik eines Thai-Malers, der sehr feine Portraits mit dem Pinsel malt, wie ich das schon mal in Thailand gesehen habe. Er behauptet, dass das ein spezielles Öl sei, mit dem er malt. Ganz habe ich das nicht verstanden.

## **8 Besuch beim Kùhkopf**

### **Mo. 7.7.03**

Heute mache ich den 2. Versuch, den Neckar wieder zu verlassen. 2 Schleusen mit den unattraktiven ersten 24 km. Die Schleusen scheinen zwar nicht mit mir sprechen

zu wollen, aber trotzdem kriege ich immer grünes Licht. Gegen Mittag biege ich ein in den Rhein.

Heute Morgen habe ich mir ausnahmsweise keinen Proviant vorbereitet. Ich habe damit gerechnet, bei den Schleusen genügend Zeit dafür zu haben. Es ist aber alles so glatt gegangen, dass ich immer in Bewegung war. Gegen 13 Uhr gebe ich dem Hunger nach und mache Mittagspause im Floßhafen Worms. Ich darf für die Pause am Bootshaus des Rudervereins festmachen.

Nach einer Stunde bin ich wieder unterwegs. Ich bin sehr schläfrig und muss mich einige Male in den Wind stellen. In meinem Lehnstuhl fallen mir nämlich immer wieder die Augen zu.

Gegen 16 Uhr biegt Liberty in den Kühkopf ein. Nach etwa 2 km wird dieser Altrhein-Arm immer schmaler. Zu beiden Seiten sehe ich breite Schlickbänke. Erst hier wird mir deutlich, wie wenig Wasser der Rhein führt.

Ein junger Fuchs am Ufer lässt sich durch die Liberty nicht stören, die in langsamer Fahrt vorbeizieht. Heute will ich mal in die Marina Fretter gehen, damit ich die Krohmers auch an Bord bitten kann. Die Marina wird aber wohl wie ein Club geführt. Alle Stege enden an einem verschlossenen Tor. Mir geht es ohnehin nicht so gut (Kopfschmerzen), daher verkneife ich mir vorerst den Anruf bei Tatjana und Christoph. Später verzieht sich aber das Gewitter im Kopf und ich mache doch noch den Anruf, leider meldet sich niemand.

## **9 Heim nach Mainkur**

### **Di. 8.7.03**

Das ist wieder ein schöner Tag. Ich versuche es noch einmal bei den Krohmers. Wieder kein Erfolg. Sollten die auch in Urlaub sein?

Mit kleinster Fahrt geht es zum nächsten Hafen im Kühkopf (nur wenig weiter). Auch hier sind alle Stege abgeschlossen und das Clubheim nicht besetzt.

Ich mache kehrt und tuckere ganz gemütlich Richtung Rhein. 11:50 Einbiegen in den Rhein, und ich glaube, auf einem anderen Stern zu sein: der Rhein ist leer. Weit und breit kein Schiff zu sehen. Weder zu Tal, noch zu Berg. Ich kann mich aber unmöglich verfahren haben, mache also erst mal weiter. Natürlich taucht auch irgendwann wieder Gegenverkehr auf, trotzdem muss ich eine verblüffende Phase erwischt haben.

Das Niedrigwasser auf dem Rhein wirkt sich auch auf die Strömung aus. Mittels GPS ermittele ich einen Strom von 4 km/h. Das ist wirklich nicht viel.

Kurz vor der Mainmündung mache ich Mittagspause im „Acker“, ein Stück Altrhein, das als Ankerplatz ausgewiesen ist. Der Anker hält auch wirklich gut.

Bisher habe ich mich nicht gerade beeilt. Es ist 12:40 Uhr, als Liberty wieder Mainwasser fühlt. Fast 50 km Main mit 4 Schleusen liegen noch vor mir. Das dauert, genau bis 19:15 Uhr. Dann ist Liberty wieder daheim und ich kann Tarja für den Abholservice benachrichtigen.

Das war eine schöne, erlebnisreiche Reise. Wenn ich auch nicht alles erreicht habe, was ich mir erhoffte, so bin ich doch sehr zufrieden. In den ersten 14 Tagen war das Wetter geradezu phantastisch, eigentlich schon zu heiß für mich. Nur in den letzten Tagen gab es gelegentlich eine Abkühlung.

Der Sommer 2003 ist zwar sehr freizeitfreundlich, aber auf den Feldern verdorrt die Ernte. Unser Rasen ist nur noch eine braune Fläche. Wenn man darüber geht, fühlt

man, wie die trockenen Halme brechen. Aber man kann ja bekanntlich nicht alles haben.

Insgesamt hat Liberty 992 km abgespult und dabei nur 425 Liter Diesel verbraucht. Das ist ein sehr zufriedenstellender Durchschnitt von 0,43 l/km. Zu diesem tollen Durchschnitt haben natürlich die Rheinstrecken erheblich beigetragen, denn der Strom hat immer gut mitgeschoben.

Abgesehen von dem 2-maligen Ärger mit dem Trinkwasser in der Bilge, hat Liberty sich sehr gut benommen.

**\*\*\***