



## Ab und Fort - Quer durch Deutschland nach Berlin, zur Mecklenburgischen Seenplatte und zurück (Teil 1)

Mit 12 Sachen quer durch Deutschland und zurück ! Ein Törn der etwas anderen Art und einem hohen Erholungsfaktor.

Still und ohne Hast fließt die Mosella vor unserem Hafenbecken vorbei. So wurde die Mosel von den Römern auch genannt, abgeleitet von der keltischen Namensform Moseal über die lateinische Bezeichnung Mosella namensbeeinflusst von der parallel fließenden Maas. Die Mosel ist 544 km lang, der größte Nebenfluss des Rheins, fließt durch die Länder Frankreich, Luxemburg und Deutschland, wobei die Bundesländer Saarland und Rheinland-Pfalz durchquert werden und bei Koblenz am deutschen Eck in den Rhein mündet. Bereits zu Römers Zeiten im 4. Jahrhundert wurde die Mosel als Transportwasserweg für Handelsgüter - insbesondere für Weinfässer aus Eichenholz - für die römischen Legionen - genutzt. Die Römer wussten bereits damals schon, dass der Wein hier gut gedeiht und hervorragende Spitzenweine hier erzeugt werden, denn nicht umsonst befindet sich in dieser Region das größte Steillagenweinanbaugebiet der Welt. So ist es auch nicht verwunderlich, dass in diesem Gebiet einer der ältesten römischen Städte - Trier - und der älteste Weinort Deutschlands - Neumagen - liegen. Grund genug an der Mosel seinen Urlaub zu verbringen egal ob mit Boot, Caravan, Zelt, Fahrrad oder auf Schusters Rappen, in den vielen Weinorten und Straußwirtschaften einzukehren und einen guten Tropfen, mit einer kleinen Brotzeit, zu genießen.

Erstes Grün zeigt sich an Bäumen und Sträuchern. Die Pfirsichbäume in den Weinbergen blühen und es duftet nach frischem Grün. Nebel steigt von der Mosel an den Weinhängen auf. Tau fängt sich in Spinnennetzen am Wegesrand und glänzen wie kleine Diamanten im morgendlichen Son-

nenlicht der aufgehenden Sonne. Der Frühling hat Einzug gehalten an der Mosel, genauer gesagt in Neumagen-Dhron, und unser Ausgangshafen für den diesjährigen Törn von rund 7 Wochen von West nach Ost und zurück. Die Hauptaison hat noch nicht begonnen, der goldene Mai, mit seinen vielen Blockwochenenden, liegt vor uns, und wir erhoffen uns eine schöne Zeit für die nächsten Wochen.

Nachdem die Kinder uns im großen und ganzen nicht mehr brauchen, machen wir unseren gemeinsamen Traum, eine längere Fahrt mit der Barbarella, dieses Jahr zum ersten Mal war. Mein Büro habe ich kurzer Hand auf's Boot verlegt mit Internet, Fax, Telefon, Drucker, Kopierer und Scanner, so dass ich gut vernetzt, der Dinge abwarten kann, die da kommen. Und gleich vorneweg, jeder kann so eine Auszeit nehmen, da muss man kein Bootsbesitzer sein. Solch eine Auszeit auf Zeit ist mit jedem Fortbewegungsmittel und für Jedermann möglich. Denn nur Menschen, die sich allzu wichtig nehmen und beruflich so gefordert werden, als gelte es das Unternehmen oder sogar die Welt zu retten, werden früher oder später für Ihre persönliche Wichtigkeit bestraft, hat den Weg und das Leben verpasst und kann nichts aber auch gar nichts erzählen, denn eines sollte jedem klar sein, das letzte Hemd hat keine Taschen.

Am Sonntagabend - 22.04.2012 - kommen wir in Neumagen-Dhron an. Auspacken ist heute nicht mehr. Wir machen uns einen schönen Abend und gehen zunächst einmal im - Grafenkeller - ein schönes Cordon Bleu mit einer ordentliche Portion Pommes essen und danach schauen wir fern. Abends fängt es an zu regnen. Ich habe mir eine neue Wetterstation von Bresser mit Windfahne und Regensensor gekauft und auf dem Geräteträger montiert. Das Ding leistet

sehr gute Dienste und ich kann nun auch mein lokales Wetter ohne Internetzugang direkt ablesen. So bin ich noch besser informiert und kann bei starken Wetterschwankungen besser reagieren und entsprechende Vorfahrten treffen. Der Montag und Dienstag sind bestimmt mit aufräumen und Verstauen von Dingen, die wir in den nächsten Wochen benötigen, oder es zumindest zu meinen, dass wir Sie benötigen. So habe ich meine ganze Werkstatt von zu Hause dabei. Darüber hinaus habe ich in den letzten Monate umfangreiche Ersatzteile besorgt, so dass nichts schief gehen dürfte. Dienstags wird das Wetter zunehmend schlechter. Ein Tief über England mit gerade mal 998 hPa ist stark ausgeprägt und bringt uns ständige heftige Regenschauer mit gerade mal Temperaturen um die 10 -13 Grad. Am Dienstagabend sind wir endlich fertig. Die Maschine und Aggregate sind alle überprüft und probegelaufen. Wir machen zum Abschluss der Überprüfungsarbeiten noch eine kurze Probefahrt auf der Mosel von etwa 10 km.

Unser Schiff - die Barbarella - haben wir nun komplett durchgecheckt, vollgetankt und Proviant sowie Getränke für die nächsten Wochen gebunkert, so dass wir noch Frischware ab und an kaufen müssen. Wir sind trotz mäßigen Wetters guter Dinge und starten an einem Mittwochmorgen den 25.04.2012 unter grauen wolkenbehängtem Himmel Mosel abwärts. Das Wetter hat sich die letzten Tagen stark verschlechtert, und das Tief über England bestimmt weiterhin unser Wetter, aber am Wochenende soll es besser werden. Die Mosel führt nach unserer Auffassung auf Grund der voran gegangenen Regenfällen etwas mehr Wasser. Auf jeden Fall schiebt sie mit etwa 2-3 km pro Stunde zu Tal und so fahren wir mit rund 13 Stundenkilometer und 1500 Umdrehungen pro Minute Richtung Koblenz. Wir wollen heute noch Zell an der Mosel erreichen. Dank Funk an Bord kommen wir auch sehr gut voran und ab der Schleuse Wintrisch haben wir den Frachter "Big Ben" vor uns der uns bis Zell die Schleusen freimachen wird.

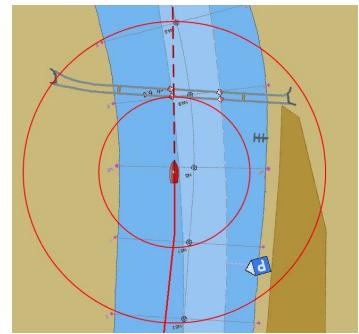
Aber leider hat die Saison noch nicht begonnen und der Stadtanleger von Zell a. d. Mosel ist noch nicht im Wasser. So müssen wir weiter fahren bis nach Bullay. Dort liegen wir an einem festen Wasserwanderrastplatz (abgek. WwRPl.), direkt an der Mosel aber zentrumsnah. Der erste Tag ist geschafft. Bullay ist ein kleines Städtchen mit verwinkelten heimeligen Gassen, mit altem Fachwerkgebäuden und zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten, wo es typisch moselländische Spezialitäten gibt. Ein Highlight ist das jährliche Bullayer Herbstfest. Obwohl wir im Strom liegen, wird es eine ruhige Nacht. Am Morgen beim Gassi gehen mit Leo auf der Moselpromenade fährt ein Schubverband mit 160 m an uns vorbei talwärts. Bedeutet für mich, dass ich mir Zeit lassen kann, denn mit

dem können wir nicht mit schleusen, da Kammer dann voll mit Schiff ist. Wir legen etwa 30 Min. später ab und fahren bei Regen, Temperaturen um die 7 bis 10 Grad und sehr starkem Wind weiter talwärts und gelangen nach 20 Min. an unsere erste Schleuse. Der Tag kann beginnen. Da es nachts stark geregnet hat (laut Wetterstation 10 mm) führt die Mosel noch mehr Wasser und hat nach meinen Einschätzungen heute gut und gerne 3-4 Stundenkilometer drauf. An Engstellen stellenweise mehr. So machen wir bei mäßigen Drehzahlen von gerade mal 1500 U/min gute Fahrt mit etwa 13-14 km/h zu Tal. An Engstellen sogar über 15 km/h. Die Strömung auf der Mosel nimmt je näher wir dem Rhein kommen weiter zu und was sich in der Fahrinne als angenehm erweist - wir kommen ja schließlich rasch voran - rächt sich im Oberwasser der Schleusen. Bei starkem Wind von 2-3 bft und einer relativ hohen Restströmung der Mosel im Oberwasser der Schleusen - schieben wir ohne Antrieb - mit ca. 3 km/h - in die Schleusen rein. Ich muss ständig mit dem Rückwärtsgang Schub nach vorne raus nehmen, leider mit dem Resultat, dass ich dann in den Schleusen weniger gut manövriert kann und logischer Weise so mehr oder minder gut in die Schleusen einfahre, da Wind und Strömung einfach zu stark sind. So kommt es wie es kommen muss an unserem zweiten Tag auf der Mosel. In der Schleuse Lehmen müssen wir mit einem Flusskreuzfahrtschiff mit schleusen und das verursacht - bei laufenden Maschinen - eine erhebliche Unterwasserströmung in der Schleuse. Um aber halbwegs manövrierfähig zu bleiben muss ich zumindest mit Standgas fahren. Das erhöht aber gleichzeitig mit Wind und Restströmung im Oberwasser die Anlegeschwindigkeit auf gut 5-6 km/h was entscheidend zu viel ist. Ich bekomme die Barbarella einfach nicht auf Kurs und somit an den Rand. Ich treibe hinter dem Kreuzfahrer von links (Backbordseite), stelle dabei fasst die Barbarella wegen der Unterwasserströmung quer und erhalte auch noch gleichzeitig vom Schleusenwärter über Funk meinen ersten Anschiss für diesen Tag. Dabei sind doch überall Kameras montiert und der muss doch sehen, dass ich Probleme durch Wind und Strömung habe. Naja da heißt es nur absolute Ruhe bewahren, nicht schreien, nicht fluchen sondern Vollgas zurück - damit ich nicht noch auf den Vordermann auflaufe - Schiff stabilisieren auf Kurs bringen und dann irgendwie am Schleusenrand anlegen und festmachen. Ich schaffe das, aber leider stoße ich hierbei mit unserem Schiffchen ein wenig unfreundlich am Schleusenrand an. Der Stahl lebe hoch. Aber es werden sicherlich noch einig Stößchen hi und da folgen. Mal abwarten.

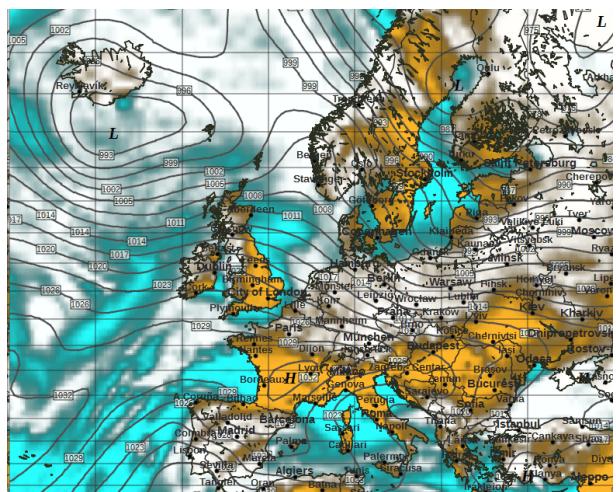
Mit böigem Wind und Hochwasser laufen wir den Yachthafen (YH) Winnigen an, der letzte Haltepunkt an der Mosel. Zum Winninger YH gibt

es nicht viel zu sagen. Viel zu groß, weit weg vom Ortszentrum, nicht schön gelegen und mit 22,75 Euro den die Nacht - ohne Strom und Wasser - viel zu teuer. Kein Wunder dass dieser Hafen seit Jahren Probleme hat, was man so aus diversen Kreisen hört. Für uns heißt das zukünftig, lieber durchfahren, ein wenig mehr Zeit einplanen und nach Lahntstein ins Oberwasser der ersten Schleuse fahren. Dort liegt man sehr gut, ruhig, kostenlos und das Zentrum von Lahntstein ist nur wenige Gehminuten entfernt.

Am zweiten Tag unserer Reise kann ich bereits ein Zwischenergebnis über



die Navigation auf der Barbarella abgeben. Bereits während meiner Planungen zu diesem Törn habe ich mir Gedanken gemacht, wie ich am Besten die Reise dokumentieren kann und ob zwischenzeitig digitale Binnenkarten mit Navigationsprogramme existieren. Schon seit Beginn meiner Yachttätigkeit in den 80er Jahren verfolge ich die Entwicklung in der Seenavigation mit Kartenplotter, GPS, AIS etc. Ich bin der Meinung, dass Festenbauwerke nichts bringen, da sie im Zuge des Computerzeitalters sehr schnell veralten und somit dem aktuellen Standards hinterher hinken. Darauf hinaus sind sie zu unflexibel. Verstärkt wird dieser Eindruck auch dadurch, dass die Entwicklung von Endgeräten immer kleiner wird. Des Weiteren benötigt man ja auch Zweitgeräteausstattung, wenn man zwei Steuerstände hat und an jedem Steuerstand über die gleichen Peripheriegeräte verfügen möchte. Um da ausreichend flexibel zu sein sind computerunterstützte Navigation mit einem zweiten Sichtgerät z.B. mittels iPad, oder Notebook die ideale Ergänzung, sind leicht und kostengünstig.



tig zu unterhalten bzw. auf dem neuesten Stand zu halten. Aber was gehört zu einer sinnvollen Ausstattung auf eine Yacht. Ich vertrete hier die Meinung - so viel technische Ausstattung wie notwendig und so wenig wie möglich. Das bedeutet für mich, Echolot, Stunden- und Drehzahlmesser, zwei voneinander unabhängige Funkgeräte, Navigationssoftware mit tragbarem Notebook, an den ich später auch AIS-Empfänger/Sender anschließen kann. Notebook mit gleicher Spezifikation, separates Hand GPS auch geeignet für Auto, Wandern und Radfahren, zweite tageslichttaugliche Bildschirmanzeige aller Systeme am zweiten Fahrerstand, mittels iPad, Tablet-PC oder Notebook, internes Netzwerk mit Drucker und Internetanbindung. Dazu noch eine gescheite Wettersoftware, die über das Internet die Daten schnell und zeitnah auf die Yacht mit grafischen Wetterkarten übermittelt. Hier bin ich im Internet auf das kostenlose Programm zygris - [www.zygris.org](http://www.zygris.org) - gestoßen. Mit dieser Software werden Wetterdaten, die in als GRIB Format vorliegen im Internet bei den einzelnen Wetterstationen abgerufen und entsprechende Wet-

funktioniert wunderbar, ohne Ausfälle, ist darüber hinaus super genau und hat auch noch Spaß gemacht. Im Notfall könnte man da sogar nachts navigieren, wenn man denn gesehen wird und die anderen auch sieht. Das dürfte mit der flächendeckenden Einführung des AIS-Systems auch für Freizeitskipper zukünftig aber auch kein Problem mehr darstellen. Bei mir auf der Barbarella sieht das dann so aus. Die Kosten waren mehr als bescheiden. Lediglich eine neue GPS-Maus für rund 80 Euro musste angeschafft werden. Alles andere war vorhanden bzw. wurde kostenlos im Internet runter geladen.

Ab Winnigen wird das Wetter zunehmend besser. Es hört auf zu regnen, das Barometer steigt Stunde um Stunde und für das Wochenende ist schönes Wetter vorhergesagt.



terkarten erstellt. Ich kann nur sagen eine super Sache und sieht dann so aus wie unten abgebildet. Das alles sollte genügen um gefahros über die Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen zu fahren. Nach einigen Recherchen und sehr guten Tipps in diversen Foren bin ich auf die kostenlose Software OpenCPN gestoßen, die auch viele Kartenformate lesen kann und sehr leicht zu bedienen ist. Die Karten Binnen - die zwischenzeitig auch digital vorliegen - können vom WSV

(Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes) als ECN-Karten hierzu kostenlos genutzt werden. Wie oben beschrieben habe ich mir meine kleinen Navigationscke selbst zusammengestellt und was soll ich sagen, es

müglich bei angenehmen 18 -20 Grad. Nach etwa 30 Min. können wir gemeinsam schleusen. Im Unterwasser winken uns vom Ufer eine Menschengruppe zu. Zuerst meinen wir, die wollten uns zuwinken, doch dann merken wir auch, dass etwas nicht stimmt. Irgend etwas treibt im Wasser. Es scheint aber kein Lebewesen zu sein. Wir können aber auch nicht halt machen, da das Treibgut mitten im Fahrwasser und direkt in Brückenzonen ist und wir dort nicht gesehen werden.

Also Funkspruch an die Schleuse mit Pan Pan, Treibgut im Wasser und Menschen bitten um Hilfe. Als wir am Deutschen Eck in den Rhein laufen, kommt auch schon die Wasserschutzpolizei mit Vollgas und Blaulicht um die Ecke, aber wie soll es auch anders sein, ohne Funk. Wir werden durch die Wellen ganz geschüttelt.

Leider kann ich keine weiteren Ge-

danken daran verschwenden, denn ich muss mich nun auf den Rhein konzentrieren und die Einfahrt in den Rhein per Funk überwachen. Nicht dass noch ein Frachter talwärts



kommt und uns geradewegs Steuerbords in die Seite fährt.

Wir hängen uns hinter den Frachter Erasmus und hinter ein großes Containerschiff. Die Fahrt Rheinabwärts gleicht einem Höllenritt. Wir schieben mit dem Strom und bei 1700 U/min. mit 20 Sachen zu Tal. Also auf dem Rhein ist der Verkehr grandios und heute morgen ist echt was los. Mit bis zu vier Reihen fahren Schub- und Frachtschiffe nebeneinander zu Tal oder zu Berg. Ohne Funk ist man da ganz schön aufgeschmissen, da man von nichts was mitbekommt. Aber Gott sei dank haben wir Funk an Bord und können so früh- und rechtzeitig den Schiffen aus dem Weg gehen. Aber ich mach mir keinen Stress. Ich setze mich hinter einen Konvoi von Berufsschiffen die zu Tal fahren und bleibe in deren Fahrwasser, soweit es halt geht, denn auch bei denen muss man - von der Geschwindigkeit - mithalten können, da unsere Erasmus, schon längst über alle Berge ist und wir bis Köln noch sehr oft von Berufsschiffen, die im Schnitt schneller als 20 km/h fahren, überholt werden.

Ich versuche jedes Schiff zu protokollieren aber es begegnen uns unzählige Schiffe und irgendwann bei über 50 Schiffe ist mir das protokollieren zu viel und ich hör auf damit. Bei aller Liebe zum Logbuch führen, das kann man keinem zumuten. Es sind einfach zu viele Schiffe. Das



Wetter wird Stunde um Stunde besser und richtig warm. Nach etwa 5

Stunden laufen wir in den Stadthafen Köln - direkt am Schokoladenmuseum und nur 10 Gehminuten vom Kölner Dom entfernt - ein.



Nach einer kurzen Verschnaufpause an Deck - es ist schön warm - gehen wir gegen Abend in die Kölner Altstadt. Es ist Freitag - Wochenende - und in der Stadt ist die Hölle los. Im Toro Negro (mexikanisches Steakhaus) gehen wir schön essen. Nach Rückfrage bei dem sehr freundlichen Kellner - über die vorhandenen Menschenmassen -, entgegnet er sehr erstaunt, dass dies völlig normal sei und ich möchte erst gar nicht wissen, was hier los ist wenn Veranstaltungen

noch skrupellos Radfahrer und Jogger, dass man um sein Leben Angst haben muss. Ja und dann noch die Gruppen männlich/weiblich, die sich grölend, schreiend und trinkend durch Köln bewegen und ihren Jungesellenabschied feiern. Also was Mensch sich da antut erschließt sich mir nicht. Fazit, Köln ist ein bisschen verrückt, laut, laut und nochmals laut. Ganz ehrlich, wir brauchen das nicht. Wir kehren auf unsere Barbarella zurück und essen noch an der Tatort-

bude eine Currywurst mit Pommes und lassen den Tag direkt am Rheinhafen, bei herrlich warmen Wetter ausklingen. Am nächsten Tag - es ist Sonntag - fahren wir weiter nach Düsseldorf. Gegen 16:00 Uhr laufen wir dort, mit starkem Rückenwind, in den Medienhafen ein. Aber es gelingt mir im engen Bereich des Hafens die Barbarella mit rückwärts Schub an den Steg anzulegen. Die Hafenmeisterin ist sehr freundlich und knöpft mir gleich für eine Nacht - ohne

Strom - 22,13 € ab. An die Preise müssen wir uns erst mal gewöhnen. Wir sind halt von der Mosel und Saar andere Preise gewöhnt. Aber was soll. Wir haben Urlaub und ich arbeite ja auch nicht umsonst. Der ehemalige alte Handelshafen hat in den letzten Jahren eine vollständige Wandlung vollzogen. Lagerhallen wurden restauriert, Architekten aus aller Welt haben dem Hafen ein neues Gesicht mit moderner Architektur verpasst, so dass eine durch und durch neue Hafenatmosphäre - Leben am und auf dem Wasser - entstand.

Wir gehen an der Rheinpromenade entlang in die Stadt, die etwa 1,5 km vom Hafen entfernt ist. Wir wollen uns mit

Freunden aus Kindestagen treffen, aber in Düsseldorf ist ein Marathontäglauf voll im Gange, so dass die Rheinpromenade sehr überfüllt ist und wir nur langsam voran kommen. Doch es wird alles gut und wir treffen unsere Freunde auf einer der vielen Außenterrassen bei einem Bier. Nach einem oder auch zwei Bierchen gehen wir schön in der Düsseldorfer Innenstadt essen und anschließend an der längsten Theke der Welt einen heben. Oder waren es zwei. Am nächsten Tag geht es bei schönem warmen aber windigen

Wetter weiter nach Oberhausen. Wir machen die Leinen gegen 10:00 Uhr los und schieben gemütlich mit 1.600 U/min. und 18,5 km/h zu Tal. Es ist Montag - ein Werktag - und entsprechend sehr viel los auf dem Rhein. Aber es wird heute noch schlimmer, es ist die Hölle, vorne, hinten, links und rechts in zwei, drei oder vier Reihen. Überall Schiffe, Frachter und Schubverbände. Dazu gesellen sich noch im Bereich der Industriestandorte zahlreiche Leichter die im Rhein hintereinander oder nebeneinander vor Anker liegen und von uns umfahren werden müssen, wenn man nicht von den Grossen genötigt werden und seine Ruhe haben will. Erschwert wird das ganze noch, dass wir - trotz der hohen Geschwindigkeit - noch von zahlreichen Berufsschiffen überholt werden, die halt noch schneller sind als wir. Rundum, es gibt viel zu tun auf der Kommandobrücke der Barbarella und über Langeweile kann ich mich nun weiß Gott nicht beschweren. Endlich, nach 2 1/2 Stunden sind wir in die Ruhr zu Berg eingefahren und per Funk melde ich mich bei der Ruhrschleuse zum Schleusenvorhang an. Als wir an die Schleuse ankommen ist alles bereits vorbereitet und können ohne Wartezeit in die Schleuse einlaufen. Es läuft wie am Schnüren und ich bin der Meinung, dass das Schleusenpersonal viel freundlicher ist als an der Mosel, wo man sich oft als Bittsteller vorkommt. Gegen 14:30 Uhr kommen wir in der Marina Oberhausen an, direkt neben dem größten Einkaufszentrum Deutschlands, aber mitten im Ruhrpott, umringt von Industriegebiet, Gewerbearks und Autobahn. Es ist sehr laut. Draußen im Rhein-Herne-Kanal ziehen die Frachter vorbei und entsprechend stark ist der Schwell im Hafen. Ich muss eine Vor- und eine Achterspring legen. Wind kommt auf und es wird sehr ungemütlich. Ich baue die SAT-Anlage auf



Danach gehen wir auf Grund einer Empfehlung aus Restaurant-Kritik zu einem Griechen "Pegasus" in Oberhausen essen. Es war hervorragend, entschädigt für den Yachthafen und kann nur jedem weiter empfohlen werden, der hierher kommt. Für die Zukunft nehmen wir uns vor Häfen direkt an Industrie oder Autobahn zu meiden. Vor diesem Hintergrund machen wir uns vom Acker und fahren am nächsten Tag weiter in Richtung Norden. Der Weg führt direkt durch den Ruhrpott mit Brach- und Industriegelände, mitten durch die Montanindustrie. Ist alles genauso bescheiden, wie bei uns die Saar zwischen Saarbrücken und Völklingen. Nicht der Rede wert und man versucht solche Abschnitte an einem Tag zu durchfahren. Erst an der Mündung in den Dortmund-Ems-Kanal wird es wieder schöner. Wir steuern Datteln - größter Wasserknotenpunkt der Welt - an. Hier treffen vier Kanäle zusammen:

der Dortmund-Ems-Kanal, der Rhein-Herne-Kanal, der Wesel-Datteln-Kanal und der Datteln-Hamm-Kanal.

Eine sehr schöne Gegend in absolut ruhiger Lage und der Ortschaft Datteln. Mitten in der Natur lassen wir - ohne Lärm und Hektik - den Abend bei 27 Grad ausklingen.

Nach einer sehr ruhigen Nacht inmitten der Natur fahren wir bei diesigem aber trockenem Wetter gegen 10:00 Uhr am nächsten Tag weiter. Wir machen das Aggregat an und waschen während der Fahrt Geschirr. Funktioniert wunderbar und ohne Probleme. Geschirr wird schön sauber und trocken. Wir wollen einen Zwischenstopp in Münster - der Fahrradstadt - machen und danach weiterfahren und an einem öffentlichen Anleger, die es überall im Kanal gibt übernachten. Der Dortmund-Ems-Kanal ist nach unserer Auffassung wunderschön. Wie in Frankreich fahren wir an kleinen Gehöften vorbei und durch viel Natur mit wenig Menschen. Nicht zu vergleichen mit den lauten Städten zuvor und dem

wie Fasching ist. Dabei hat Köln viel mehr zu bieten wie z.B. Schokoladenmuseum, Kölner Dom, romanische Kirchen in Köln, Heinzelmannchenbrunnen, Liebesschlösser, 4711 Stammhaus und vieles mehr. Was uns ebenfalls auffällt, dass sehr viele Ausländer hier leben und dass die Stadt sehr schmutzig ist. Überall liegen Hundehaufen und ich bin wohl der Einzige, der die Hinterlassenschaften unseres Leo's weg mache, denn die Passanten schauen mich ein wenig verwundert und ungläubig an. Am nächsten Tag sind in Köln 25 Grad angesagt. In Köln selbst ist die Hölle los. 1000 und aber 1000 Menschen in der Altstadt, am Dom und am Rhein. Bereits am Schokoladenmuseum fängt das menschliche Chaos an. In der Stadt selbst sind unzählige Besichtigungsgruppen aus allen Teilen der Republik. Dazwischen dann



und versäume es sie mittels Leine zu sichern. Folge, durch das vor und zurück des Schiffs fällt sie ins Wasser. Gott sei Dank hält das Antennenkabel der Belastung stand. Ich kann sie bergen und funktionieren tut

Ruhrpott. In Münster angekommen machen wir halt im Stadthafen II. Ein

83,3 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 13 km/h hingelegt. Es läuft bisher alles super. Das Barometer fällt wieder unaufhörlich. Es ist schlechteres Wetter vorausgesagt und in der Nacht fängt es bei 2 Grad zu regnen an. Über Deutschland jagt ein Tiefdruckgebiet das andere und beherrscht das Wettergeschehen. Morgen mache ich einen Bürotag - man nennt das auch Homeoffice - und regele was

alter Industriehafen der ebenfalls im Wandel steckt. Auf der einen Seite Restaurants, Café's und Bar's und auf der anderen Seite Industrie. Zum Übernachten nur bedingt geeignet, wenn einem Lärm nicht stört. Ansonsten ist Münster die Fahrradstadt schlecht hin, mit eigener Fahrradwegeinfrastruktur. So viele Fahrräder habe ich in meinem ganzen Leben noch nicht gesehen. Wir verlassen Münster und fahren weiter bis auf DEK km 85,6 und übernachten irgendwo bei Schmedehausen. Ein kleiner verschlafener Ort mit rund 600 Einwohnern mitten in der Pampa. Morgen geht es dann weiter in den Mittellandkanal MLK. Das Wetter ist weiterhin wechselhaft, mit Schauern und örtlichen Gewittern. Bei uns bleibt es aber trocken mit 20 bis 23 Grad am Tag. Nachdem wir unseren alltäglichen und ausgiebigen Morgenspariengang mit Leo unternommen haben legen wir wie üblich gegen 11:00 Uhr ab. Die Sonne scheint und es ist schön angenehm warm. Der Dortmund-Ems-Kanal zeigt sich von seiner schönsten Seite. Wir fahren durch viel Natur, mit vielen einsamen Bauernhöfen. Um 12:30 Uhr fahren wir in den Mittellandkanal ein. Dieser ist genau so ausgebaut, wie der DEK mit Alleenbäumen links und rechts des Kanals. Wir schieben mit 1.800 U/min und rund 13 km/h durch den Kanal. Ringsum Natur, Natur, Natur.....

Was mir auffällt, sind die vielen öffentlichen Anlegestellen. Zwar ohne jeglichen Service, dafür aber in der Natur und absolut ruhig oder an einer Ortschaft. So was müsste es an der



Mosel oder Saar auch geben. So geht unsere Fahrt weiter und nach etwa 6,5 Stunden sind wir in Bad Essen und haben eine Tagesdistanz von

notwendig ist. Meine Kunden bekommen gar nicht mit, dass ich nicht im Büro sitze. Die Fäkalienpumpe berei-



tet Probleme. Wir können den Abwassertank nicht mehr selbst abpumpen. Wahrscheinlich muss ich die Pumpe ausbauen und mal danach sehen. Das wird die nächste größere Aktion denke ich. Bärbel geht einkaufen und um die Mittagszeit fahren wir bei Dauerregen und einer Schweinskälte weiter. Da ich aber vergessen habe den Mast zu legen, muss ich eine Vollbremsung an der Fußgängerbrücke

in Bad Essen hinlegen. Dabei habe ich einen Frachter glatt übersehen, der von hinten angefahren kam und in dessen Fahrwasser ich hineinge-

fahren bin. Gerade so kann ich, mit volle Fahrt zurück, eine Kollision



verhindern. Mit einem geschätzten Abstand von gerade mal 5 Metern rauschert er an uns vorbei. Der Schreck steckt uns allen in den Gliedern. So was darf einfach nie mehr passieren. Aus diesem Grunde schreibe ich gleich einen Check-up Zettel, der am Steuerstand angebracht wird und auf den Mast aufmerksam macht. Abends übernachten wir - irgendwo in der Na-

tur auf MLK km 148,2. Ich bin heilfroh, wenn der MLK endlich vorbei ist. So langsam wird er doch eintönig. Na ja morgen wollen wir weiter nach Wolfsburg. Das sind noch 100 km zu fahren. Die Nacht ist wie immer absolut ruhig. Das Wetter ist trübe und drückt auf die Stimmung an Bord. Bei dem Wetter wollen wir nur noch aus dem MLK raus. Gegen 8:45 Uhr legen wir früh ab gelangen nach etwa 1 Stunde Fahrzeit an die Schleuse An-

derten. Da es sich um eine sogenannte Sparschleuse handelt müssen wir noch 45 Min. warten bis ein Frachter daher kommt, damit wir einfahren können. In der Schleuse selbst sind an der Backbordseite Schwimmpoller, die das Schleusen sehr komfortabel machen. Naja wie dem auch sei, ich mache unsere Barbarella gut fest, leider viel zu gut, wie sich wenig später raus stellt. Denn der Schwimmpoller schwimmt schneller nach oben wie die Barbarella, so dass sofort das Tau - was ich natürlich mit einem ordentlichen Klampen-

schlag befestigt habe - sich nicht mehr lösen lässt . Die Hoffnung, dass sich das ganze, in der Schleuse oben angekommen, nochmal normalisiert, löst sich in Luft auf. Also was tun, wenn man seine 25 Tonnen Schiff nochmals haben möchte, man nehme ein scharfes Küchenmesser - was man immer in der Hosentasche dabei haben sollte - und schneide das Auge vom Tau auf.

Aber Vorsicht, das Tau steht unter enormen Zug und kann ggf. unkontrolliert so wegaußen, dass Verletzungen nicht ausgeschlossen werden können. Vorteil von dieser Art des Schnittes, man kann das Tau später nochmals reparieren und weiter nutzen.

Nach 96 km Fahrt und einer weiteren Schleuse - Schleuse Sülfeld -, die wir ohne Probleme passieren, kommen wir abends gegen 18:00 Uhr in Wolfsburg im Yachthafen, direkt neben der Autostadt an. Der Wolfsburger Yachthafen ist eine sehr schöne Anlage mit Service, Wasser, Strom, Fäkalienabsauganlage. Der Hafen ist allerdings sehr eng und ich muss mein ganzes Können abrufen. Das heißt mit 13 m Länge vorwärts durch die Einfahrt, die gerade mal 5 m Breite misst und dann weiter bis ganz vorne an den Kopfsteig am Clubhaus, dort auf der Stelle drehen, vorne und hinten keinen berühren, denn das gibt Ärger. Da staunen die anwesende Gäste im Yachtclub nicht schlecht wie das - absolut ohne Hektik und ohne dass Mann oder Frau schreien, schimpfen, an Leinen zerren etc - geht. Wir holen Wasser und Strom und leeren unseren Fäkalientank mit der clubeigenen Absauganlage und siehe da die Fäkalienpumpe geht wieder. Ich denke die hat nur Vakuum gezogen. Egal Hauptsache sie geht wieder.

Auf den 96 km Fahrt, war genug Zeit einmal die Elbeliteratur durch zu lesen. Zur Hause hatte ich keine Zeit



mehr, denn die nautischen Führer sind erst ein paar Tage vor Törnbeginn - obwohl rechtzeitig bestellt - bei mir angekommen. Dabei wurde mir klar, dass die Elbe, zwar mit der Bar-

barella zu Berg, bezwungen werden kann, dies aber bis Dresden, wo wir eigentlich hinwollen, mindestens 30 Stunden zu Berg - also etwa 4-5 Tage - in Anspruch nehmen würde. Von daher haben wir mit unserem Sohn Philipp telefoniert und auf der Barbarella entschieden, dass es sinnvoller wäre, ein Mietauto zu organisieren, in einem Hotel in Dresden einzuchecken und die Zeit sinnvoller in Dresden und Umgebung zu nutzen. So haben wir in Dresden relativ Zentrumsnah ein schönes Hotel gebucht und bei Sixt ein Mietauto für eine Woche angemietet. Das alles ging recht schnell und ohne Probleme während der Fahrt direkt von der Barbarella mit Hilfe des mobilen Internets an Bord. Alles im Allem kostet uns das Mietauto inkl. Hotel - Übernachtung mit Frühstück - nicht mehr, als wenn wir den Sprit für die Barbarella für diese Bergfahrt hätten zahlen müssen. Ja sogar die Liegegebühr in Magdeburg - wie sich später raus stellen wird - war in den Kosten drin.

Früh morgens legen wir, bei Regen, in Wolfsburg ab. Für die Autostadt in Wolfsburg sollte man zwei/drei Tagen für eine Besichtigung einplanen. Es scheint sehr interessant zu sein. Die Fahrt bis zur Elbe verläuft ohne weitere Vorkommnisse und ich bin froh als wir den MLK über die Schleuse Rothensee zu Tal - wir sind höher als die



Elbe - Richtung Elbe verlassen können und anschließend zu Berg nach Magdeburg fahren. Über Funk höre ich, dass im Industriehafen von Magdeburg ein Frachter ebenfalls die Elbe zu Berg fahren möchte. Ich rufe noch meiner Frau Bärbel zu „super, hinter dem fahren wir jetzt die Elbe hoch, dann muss ich mir gar keine Gedanken über Fahrweise etc. machen, denn wir bleiben in Funkkontakt und in dessen Fahrwasser“. Wir bleiben so etwa 500 bis 800 hinter dem Frachter und tuckern, mit etwa 2.000 U/min und 7-9 km/h, gemütlich die Elbe hoch, die mit ordentlich Strömung - ich schätze so 6-8 km/std.- zu Tal fließt. Aber was ich erst jetzt mitbekomme ist, dass da noch ein Schiffchen mit dem Frachter mitfährt. Es stellt sich an der ersten Engstelle - Magdeburger Brücke, Fahrwasserbreite gerade mal etwas mehr als 50 m - heraus, dass das ein ausgewachsener Schlepper ist, der den Frachter nun an die lange Leine holt. Naja denke ich mir so, der wird den jetzt mal ordentlich zu Berg hochziehen. Aber weit gefehlt, der Schlepper

schleudert - wie ein zu kleines Abschleppfahrzeug vor einem großen Abschleppgegenstand im Winter - von links nach rechts durchs Wasser und aus unserem anfänglichen komfortablen Abstand wird schnell ein minimalistischer. Wir sind etwa 100 Meter hinter dem Frachter und müssen in den Stromschnellen an dieser Engstelle - rechts und links sind Felsen im Wasser - unter 3/4 Teillast mit etwa 2.400 U/min die Barbarella auf der Stelle manövrieren. Nach einer gefühlten Ewigkeit - ca. 15 Min. - hat der Schlepper den Frachter endlich durch die Engstelle gezogen und ich kann nun mit Vollast - 2.700 U/min und 5 km/h - schweißnass durch die Engstelle fahren. Als wir in die Hafeneinfahrt von Magdeburg einfahren, haben wir noch eine kleine Grundberührung, da wohl die Elbe hier Sand an der Einfahrt angehäuft hat. Aber für die Barbarella stellt das kein Problem da, sie schiebt mit Ihrer Masse einfach darüber hinweg und ich bin heilfroh als ich endlich im Hafen festmachen kann. Fazit, die Elbe muss nicht sein. Sollen die sie fahren, die das müssen. Im Urlaub brauch ich das nicht unbedingt. Es ist weiterhin wechselhaft aber schön warm mit 25 bis 28 Grad. Für Dresden ist warmes sonniges Wetter voraus gesagt. Am nächsten Tag - den 08.05.2012 - hole ich bei Sixt meinen Mietwagen - ein krachneuer

Audi A4 Caravan, der erst heute zugelassen wurde - ab und wir fahren über die A14 nach Dresden.

In Teil 2 meines Törnberichts lesen Sie über den Aufenthalt in Dresden, Sächsische Schweiz, Havel-Kanal und Havel-Land, sowie die Mecklenburgischen Seenlandschaft bis hinauf nach Mirow und die

Rückfahrt nach Neumagen-Dhron an der Mosel im September 2012

Törnetappen	km/Schleusen
Neumagen-Koblenz	156/8
Koblenz-RHK	192/0
RHK-DEK	48/5
DEK-MLK	91/1
MLK-Magdeburg	334/3
<b>Summe</b>	<b>805/17</b>

**Törnführer und Gewässerkarten**

- Manfred Fenzl - Die Mosel mit Saar - Edition Maritim Verlag, Hamburg - ISBN 3-89225-319-6
- Manfred Fenzl - Vom Rhein zur Nord- und Ostsee - Edition Maritim Verlag, Hamburg - ISBN 978-3-89225-446-1
- NV. Sportschiffahrtskarten Binnen - Berlin und Mecklenburgische Seenplatte - Band 1 bis 4