



Schiffstouren
durch Europa
auf einer Linssen-Yacht



Was können Sie mit einer Linssen-Yacht alles erleben?



Linssen-Liebhaber kreuzen mit ihren Yachten durch ganz Europa. Lesen Sie die interessanten Erlebnisberichte von ihren Fahrten. Begleiten Sie sie auf ihren Törns, lernen Sie den Wassersport kennen und lassen Sie sich zu eigenen künftigen Reisen inspirieren. Ob Sie nun auf Binnenseen, Flüssen oder Kanälen durch die französische Bourgogne, das niederländische Friesland oder die wasserreiche Umgebung von Berlin fahren wollen oder ob Sie einen Trip entlang der Küste oder eine lange Tour beispielsweise über Nordsee, Mittelmeer, Ostsee oder Adria planen – all das ist mit einer Linssen-Yacht möglich.

All diese Artikel wurden im „Linssen Magazine“ veröffentlicht. Unsere Zeitschrift erscheint zweimal jährlich und wird allen Linssen-Eignern und Linssen-Interessenten zugeschickt.

Ihre Familie Linssen

Inhalt

Reisegeschichten

Bodensee - Wien - Paris (Teil 1)	6
Bodensee - Wien - Paris (Teil 2)	12
Die "Quiche-Lorraine-tour" mit der Delfin (Teil 1)	16
Die "Quiche-Lorraine-tour" mit der Delfin (Teil 2)	21
Grüezi Holland	25
Winter Wonder Land	28
Burgund verwöhnt mit faszinierender Kultur, opulenter Küche und exquisiten Weinen	31
Dänemark: der Archipel von großen und kleinen, oft unbewohnten Inseln	35
Vier Männer und ein Boot	41
Kroatien Eines der schönsten Reviere Europas	47
Norwegen; Ein beeindruckendes Revier	51
Das kann doch kein Zufall sein	58
Eine Reiseregion für Natur- und Kulturfreunde	62
Auf eigenem Kiel durch halb Europa	67
Mit Boot und Kamera in den Niederlanden unterwegs	73
Frostige Traumzeit in Schweden	79

Eine Seereise im dalmatinischen Meer	87
Bootfahren in Niederländisch- und Belgisch- Limburg	94
Inseln und ein Kanal: ein Sommer in Norwegen.....	100
Sommertörn auf dem Grevelingenmeer	106



Nach über zwanzig Jahren als Segler auf dem Bodensee wollen wir Europa auf seinen Wasserwegen näher kennen lernen. Ein Testtörn auf den Berliner Gewässern und die Besichtigung der Werft in Maasbracht mit ihrer modernen Fertigungstechnologie entscheiden für den Neubau einer Linssen Dutch Sturdy 320 AC. Dieses Boot entspricht den Anforderungen auf dem Bodensee und ist bestens geeignet für große Touren durch Europa.



Bodensee — Wien — Paris (Teil 1)

Wir kennen Europa von der Autobahn. Nun reisen wir auf seinen Wasserwegen.

TEXT UND FOTOS SABINE UND WOLFGANG RÖSEL

Seine Maße erlauben in den meisten Häfen einen Liegeplatz zu finden. Der Tiefgang lässt uns auf fast allen Kanälen fahren, und der verkürzte Mast gestattet mit 3,45 m Durchfahrthöhe das ungehinderte Passieren französischer Kanalbrücken – bis auf wenige Ausnahmen.

Und es ist ein sehr schönes Boot! Zwei Sommer lang erproben wir unsere auf den Namen ZINFANDEL getaufte Linssen auf dem Schwäbischen Meer, lassen sie vom - inzwischen gut befreundeten - kompetenten und erfahrenen Linssen-Werfthändler-Ehepaar Monika und Fredy Blust im schweizerischen Romanshorn nautisch-technisch

Grand Canal d'Alsace / Kaiserdome

2006, am Mittwoch nach Ostern, Transport unserer ZINFANDEL per Tieflader-LKW nach Basel am Rhein. Krangewicht 12 t. Drei Tage herrichten für den Törn, Lebensmittel bunkern, usw.

Ab Rhein-km 170 auf dem französischen Grand Canal d'Alsace zunächst bis Breisach, dann auf dem Canal de Colmar zur elsässischen Haut-Rhin-Metropole, weiter via Grand Canal d'Alsace und ab Rhinau auf dem Canal du Rhône au Rhin Nord nach Straßburg. Auf dem frei fließenden Oberrhein ab km 352 wieder in Deutschland.

Speyer, Worms und Mainz, die drei Städte der deutschen Kaiserdome am Oberrhein. Das Schicksal von Worms ist von der fast vollständigen Zerstörung durch ein grauenvolles Bombardement im Februar 1945, wenige Wochen vor Kriegsende, gekennzeichnet. Weiter geht's durch die grüne Flusslandschaft, durch das umtriebige Industrieviertel Mannheim/Ludwigshafen in das Ried und seine stillen Altrheinarme, wo wir sehr angenehme Liegeplätze finden. Bei Rhein-km 525 machen wir für einige Tage im Rüdesheimer Hafen fest. Dann geht es weiter stromaufwärts mit rund 8 km/h über Grund. Unser Boot, ein Verdränger, läuft dabei mit etwa 2200 U/Min. ca. 13,5 km/h gegen die Strömung. Talwärts waren wir zuvor bis 20 km/h über Grund unterwegs.



“...Malerische Aussicht: Sulzfeld am Main...”

für die Binnenfahrt weiter ertüchtigen und vertiefen uns planend in den Rheinatlas sowie in etliche Törnführer und Revierkarten.

Hochwasser / Götz von Berlichingen

Wir laufen Richtung Neckar. Zwischenstopp im Lampertheimer Altrhein am Naturschutzgebiet, dann weiter zum Neckar. Heidelberg mit Schlossbeleuchtung und Feuerwerk. Das großartige Schloss und sein Schlosspark, einst bedeutende Residenz im Zentrum europäischer Machtpolitik, wurden 1689 im Auftrag Ludwigs XIV von

General Mélac verwüstet. Übrig blieb eine romantische Ruine.

Zu Berg bis Zwingenberg. Regen, Wind, Kälte. Stark gestiegenes Wasser vertreibt uns vom festen Steg. Hochwasser naht. Die Marke HD 260 wird überschritten. Flucht-Liegeplatz im Oberwasser der Schleuse Rockenau. Man stellt die Schifffahrt auf dem ganzen Neckar wegen Hochwasser ein. Einige Lastkähne teilen unser Zwangsliegen. Nach Aufhebung der Schifffahrtssperre fahren wir bei bis zu 7 km/h Gegenströmung (höchst selten! sonst 1 km/h) bis Hassmersheim, dem historischen „Schifferdorf“ am Neckar. Im Schifffahrtsmuseum viele Zeugnisse der historischen Neckarschifffahrt. Besuch der Hornburg des historischen Götz von Berlichingen.

Weiter nach Heilbronn, einst der letzte bedeutende Handelshafen der Neckarschifffahrt ab Mannheim. Die Altstadt wurde 1944 in den letzten Kriegstagen durch alliierte Fliegerbomben völlig zerstört. In Marbach, dem Geburtsort Friedrich Schillers, das neu eröffnete Museum für Moderne Literatur. Ende des schiffbaren Neckars bei Plochingen, km 201,5, das wir am 10. Juni 2006 erreichen. Wir schießen Salut: der Korken einer Flasche Sekt Brut Nature von Geldermann in Breisach, die die Reise bis dahin unter der Wasserlinie im Kühlen zugebracht hatte, donnert ins All.

Zu Tal bis Mannheim, auf dem Rhein wieder bergwärts und gegenüber Mainz, an der Mainspitz, in den Main. Wir steuern den Hafen des Miltenberger Yachtclubs an, wo ein reservierter Liegeplatz auf uns wartet. Nagelneues, hochwassersicheres Clubhaus, prima technische Versorgung, traumhafte Lage mit Blick auf Altstadt und Burg. Wir bleiben vier Wochen. An einem Juliabend tobt sich ein heftiger Gewittersturm über Miltenberg aus. Kräftige Fallwinde brechen von den Höhen des Odenwalds so heftig in das Maintal, dass sich gegen den Strom eine Dünung mit weißen Schaumkronen aufbaut.

Nach Lohr und Würzburg erreichen wir bei Bamberg das Ende des schiffbaren Mains.

Alle Orte im Maintal, an denen wir uns kurz oder länger aufhalten, bieten eine reiche Fülle bedeutender Kulturgüter. Mittelalterliche Stadtmauern mit imposanten Türmen, barocke Kirchen, gotische Kapellen, machtvolle Rathäuser, grandiose Herrschaftssitze, weitläufige Parks, mittelalterliche Fachwerkhäuser. Unzählige sonstige Baudenkmale sowie zahlreiche Museen künden von ereignisreicher und prosperierender Vergangenheit. Vielerorts glanzvolle künstlerische Schätze.

↳

"...Bamberg: das Ende des schiffbaren Mains..."



Main-Donau-Kanal / Ludwig-Donau-Main-Kanal / Fossa Carolina

Drei wasserbautechnische Ingenieurleistungen zur schiffbaren Verbindung des Rheingebiets mit dem Donaubereich. Wir laufen bei Bamberg in die heutige Main-Donau-Wasserstraße ein, welche für Schiffseinheiten bis 2500 t ausgelegt ist. Der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal hatte zuvor von 1846 bis 1950 ebenfalls die europäische Wasserscheide überwunden, jedoch konnten die kleineren Schiffe nur 127 t befördern. An einigen Stellen sind noch Reste dieses Kanals zu besichtigen. Eine frühmittelalterliche Meisterleistung stellt die Fossa Carolina, der Carlsgraben, unweit von Weißenburg, dar. Hier hatte Karl der Große den vermutlich gescheiterten Versuch unternommen, um 790 zwischen Altmühl und Rezat einen Schifffahrtskanal über die Wasserscheide hinweg bauen zu lassen.

Forchheim und Nürnberg widmen wir einen jeweils längeren Aufenthalt, um den Spuren der Stadtentwicklung nachzugehen, denn beide Siedlungen haben seit 1846 Schifffahrtsverbindungen und sich besonders industriell unter deren Einfluss entwickelt. Der heutige Main-Donau-

Kanal verlässt die Route seines Vorgängers hinter Nürnberg und folgt ihr erst wieder ab Berching, um dann bei Dietfurt im malerischen Tal der Altmühl bis Kelheim zu führen. Wir machen in Berching und in Beilngries Station, radeln bei herrlichem Sonnenschein durch die Fluren, natürlich mit manch zünftiger Brotzeit, denn schließlich sind wir jetzt in Bier-Bayern.

In Kelheim, am Zusammenfluss von Donau und Altmühl, feiern wir in Bayerns ältester Weißbierbrauerei unseren Erntedank, das Ende des ersten Eurotörnjahres. ZINFANDEL überwintert im Winterlager der Marina Saal an der Donau.

2006 Törn

Städte: Basel, Breisach, Colmar, Straßburg, Heidelberg, Esslingen, Rüdeshelm, Wiesbaden-Schierstein, Miltenberg, Würzburg, Bamberg, Saal

<i>Tage an Bord:</i>	148
<i>Km:</i>	1.843
<i>Betriebsstunden:</i>	266
<i>Schleusungen:</i>	148
<i>Häfen/Liegeplätze:</i>	50
<i>Diesel:</i>	1.162 L

"...Römertor Carnuntum..."



2007: Castra Regina / Castra Batava / Vindobona

Von Regensburg, „Castra Regina“, bis Deggendorf gibt es auf einer Strecke von etwa 90 km keinen Yachthafen. Im Oberwasser der Schleuse Straubing verbringen wir daher eine Nacht am Warteplatz der Sportboote. Unsere Fahrt geht über Deggendorf und Passau, „Castra Batava“, wo wir jeweils Erkundungstage mit Landgängen einlegen, weiter ins oberösterreichische Schlägen, in die landschaftlich schöne Donauschlinge. Weiter in unendlichem Regen, bei scharfem Gegenwind und hohen Wellen nach Grein im Strudengau. Dort, im Greiner Schloss, das Schifffahrtsmuseum. Durch die Stauregelung der Donau haben die früher gefürchteten Engstellen und Hindernisse im Donaubogen mit ihren tückischen Strudeln und Felsriffen ihre Gefahr verloren.

Wir durchqueren den Nibelungengau und legen im Hafen von Luberegg/Emmersdorf an. Von dort per Radl zum Stift Melk am rechten Donauufer gegenüber. Vor uns die Wachau, an das Mittelrheintal erinnernd, als Weltkulturerbe ausgezeichnet. Auf der Fahrt nach Krems notiert Sabine von Donau-km 2035 bis 2005 genau 88 Minuten, trotz starken Gegenwinds (Sabine: „gefühlter Sturm von vorn“). ZINFANDEL läuft zwischen 7,2 und 7,6 Knoten bei 2200 ⚓

“...Cochem an der Mosel...”



U/Min., bei teils dramatischem Wellengang in den kurvigen Engstellen, der Sturdy und Crew aber nicht aus der Fassung bringt.

Nach Krems und einem weiteren Halt in Tulln, das auf dem Grund des römischen Kastells „Comagenis“ entstand, verweilen wir im Yachthafen Kuchelau nahe Wien, am äußersten Ende der Österreichischen Kalkalpen, am Fuß des Leopoldsbergs.

Wien – Bratislava – Wien / Carnuntum

Nach ausgiebigem Kulturgenuss in der ehemaligen K.u.K.-Metropole an der Donau, keltisch „Vindobona“, starten wir nach Bratislava, deutsch Pressburg, die historische Krönungsstadt der Donaumonarchie und heutige Hauptstadt der Slowakei.

Bratislavas Altstadt, soweit vom Krieg und sozialistischen Verkehrs- und Plattenbauten verschont, heute fein herausgeputzt, ist ein touristischer Magnet mit unzähligen Besuchern aus allen Erdteilen. Unseren Liegeplatz finden wir im Bassin 4 bei „Milan“, dem europaweit gerühmten Marinabetreiber. In der historischen Oper erleben wir „Nabucco“ und in der

bei Orth, wo sich das unterschlächtige Rad einer rekonstruierten historischen Donau-Schiffsmühle dreht.

Zu Berg machen wir in der neuen Marina Wien fest, unweit des Prater. Per S-Bahn zum römischen Kastell Carnuntum bei Petronell, das einst größte und bedeutendste Heerlager der Römer an der Donau. Dann weiter donauaufwärts bis Krems. Das auf einer Anhöhe am rechten Donauufer gelegene Stift Göttweig bietet Interessantes über seine Rolle im Mittelalter.

Unsere Fahrt über 30 km zu Berg durch die Wachau bis Melk dauert 5 Stunden, die wir zu Tal in 1,5 Stunden geschafft hatten. Geschwindigkeit über Grund: 6,03 km/h. Über Grein und Au erreichen wir Linz, wo wir neben allerlei Kultur die original Linzer Torte genießen. Es herrscht Hochwasser, was uns veranlasst, den Scheitel im Hafen abzuwarten. Die aktuellen Wasserstandsmeldungen aus dem Internet lassen die Entwicklung der Pegel im Voraus erkennen. In der braunen Flut begegnet uns unterwegs ein großer Baum samt Krone und Wurzelwerk, an dessen Stamm eine Zille, halb abgessoffen, angekettet ist. Derlei Schwemmgut macht das Hochwasser gefährlich.

Muskatzen / Meterbratwurst / Konstantin der Große

Über den Main-Donau-Kanal, diesmal nordwärts, gelangen wir wieder zum Main.

Der Sportboothafen von Wipfeld wird Ausgangspunkt für eine Radltour zur Kirche „Maria im Weinberg“ und nach Volkach. Von Mainstockheim radeln wir nach Dettelbach, wo man die „Muskatzen“-Bisquits zu backen weiß, und wir lassen uns im mittelalterlichen Weindorf Sulzfeld die dort erfundene „Meterbratwurst“ nicht entgehen. Von Ochsenfurt aus erkunden wir den historischen Friedhof in Mainbernheim. Kulturtage in Würzburg, Schifffahrtsmuseum in Würth. Zurück an den Rhein.

Nach Halt in Rüdesheim geht die Reise rheinabwärts, durch das „Binger Loch“, an der Loreley vorbei nach St. Goar und von dort bei Lahnstein in das Lahntal, zunächst bis Bad Ems, wo der römische Limes die Lahn kreuzte. Hier an der Grenze zwischen Taunus und Westerwald ist es schon herbstlich kühl. Das Thermalwasser des ehemaligen „Kaiser- und Fürstenbades“ wärmt uns wieder auf. Dann auf dem Rhein bis Ehrenbreitstein. Dort, am Fuß der gewaltigen Festung, das sehr interessante Rhein-Museum mit Exponaten zur Geschichte der Rheinschifffahrt. In Koblenz, römisch „Confluentes“, sehen wir uns im Mittelrhein-Museum um.

Wir umfahren das Deutsche Eck und die Mosel aufwärts. Nach Brodenbach, Senheim, Traben-Trarbach und Bernkastel-Kues erreichen wir Neumagen, das seit



"...Forchheim am Main-Donau-Kanal..."

Alten Philharmonie „Orfeo et Euridice“. Die Rückfahrt nach Wien nimmt wegen der starken Strömung (9,13 km/h) zwei Tage in Anspruch und steigert unseren Dieselkonsum auf das Doppelte. Dennoch empfinden wir das Tempo als völlig angemessen, denn ZINFANDEL läuft mit zufrieden brummendem Volvo Penta gemächlich zu Berg, hin und wieder von Tragflügelbooten überholt, die zwischen Wien und Bratislava unterwegs sind. Sehr geringer Güterschiffsverkehr und nur wenige Kabinenliner. Zwischenstopp in den Donauauen,

dem Fund des berühmten römischen Grabsteins mit dem Weinschiff als ältester deutscher Weinort gilt. Schließlich laufen wir die Marina Schweich, nahe Trier, an. Dort verholen wir ZINFANDEL an Land in das Winterlager der Linssen-Vertretung Kreuzsch. Noch ein Kulturbesuch in der ältesten deutschen Stadt Trier, die auf römischen Fundamenten der „Augusta Treverorum“ gegründet wurde. Die grandiose Ausstellung „Konstantin der Große“ beschließt unser zweites Törnjahr auf europäischen Wasserwegen, und es ist wieder Erntedanktag.
(Fortsetzung folgt)

2007 Törn

Städte: Saal, Passau, Wien, Bratislava, Wien, Deggendorf, Nürnberg, Frankfurt, St. Goar, Koblenz, Bad Ems, Trier

Tage an Bord:	168
Km:	2.052
Betriebsstunden:	257
Schleusungen:	111
Häfen/Liegeplätze:	57
Diesel:	1.603 L



Sabine und Wolfgang Rösel. Beide Senior-Architekten, leben seit 2006 im Sommer auf dem Wasser. Mit ihrer Linssen Dutch Sturdy 320 AC ZINFANDEL sind sie unterwegs auf EUROtörn, um im Binnenland die Spuren kultureller, sozialer und technischer Entwicklungen an Flüssen und Kanälen zu erkunden. Wolfgang Rösel schreibt ein Buch über den Törn und die gewonnenen Erkenntnisse.

Auf der Route Bodensee – Wien – Paris waren sie in drei Jahren 417 Tage an Bord, legten 5000 km zurück, der Motor lief 766 Betriebsstunden und konsumierte 3330 l Diesel. Sie steuerten 150 Häfen oder Liegeplätze an und fuhren durch 692 Schleusen.



In der letzten Ausgabe der *Serious Pleasure* haben wir Ihnen von den ersten beiden Etappen der ZINFANDEL, unserer Linssen Dutch Sturdy 320, berichtet. 2006 reisten wir mit ihr von Basel nach Saal: eine Tour von rund 1.800 Kilometern. Die zweite Etappe führte uns 2007 über die Donau nach Bratislava und wieder zurück. Danach ging es ins Winterlager beim Linssen-Händler Kreusch an der Mosel in Schweich bei Trier. Dort begann auch unsere dritte Etappe, zu der wir 2008 aufbrachen.



Bodensee - Wien - Paris (Teil 2)

Die Etappe von Trier nach Paris

TEXT UND FOTOS SABINE UND WOLFGANG RÖSEL

Moselle / Canal des Vosges / Saône

Bisher kennen wir das deutsche Tal der Mosel von Koblenz bis Trier als tiefen, kurvenreichen Bergeinschnitt zwischen Hunsrück und Eifel, bewaldet oder mit rebenbestockten Steillagen. Nun weitet sich das Tal. Große Weinberglagen



"...Canal des Vosges..."

auf den Sonnenseiten bis zur französischen Grenze auf deutscher und Luxemburger Seite. In Schwebsange ist unser erster Halt. Hier ist der Diesel günstig, also tanken wir voll. Vorbei an Schengen am Dreiländereck Deutschland-Frankreich-Luxemburg. In Metz finden wir einen fantastischen Liegeplatz direkt im Stadtzentrum. Die Schifffahrt benutzt hier den Moselkanal, der neben dem alten, nicht schiffbaren Flussbett verläuft. Große Kiesbagger schürfen neben dem Flusslauf das Betongold in riesigen Mengen. In Nancy, der ehemaligen Hauptstadt von Lothringen, bleiben wir eine Weile. Die historische Stadt gefällt uns sehr gut. Insbesondere der Place Stanislas beeindruckt uns. Das alte Toul, im 17. Jahrhundert von Festungsbaumeister Vauban mit Wällen und Schanzen gestärkt, ist unser letzter Halt an der Mosel, bevor wir in Neuves-Maisons das Ende des schiffbaren Flusses (km 392,8 ab Koblenz) erreichen. Die Fahrt durch das Industriegebiet Lothringens zeigt die verfallenden Spuren einstiger Blüte industrieller Stahlerzeugung.





"...Place Stanislas in Nancy..."

Canal des Vosges

Beim Dorf Richardménil finden wir unseren ersten Liegeplatz am Canal des Vosges. Es geht hinauf auf 360,57 ü. NN. Durch waldreiche Landschaft führt der erst zwischen 1874 und 1882 gebaute Kanal, gesäumt von zahlreichen ehemaligen Hammerschmieden. Wir laufen Épinal an, die einst für ihre Tapeten und Papierbilder weltbekannte Kleinstadt. Im Musée de l'Image gibt es eine Sammlung von über 23.000 Bilderbögen und Holzschnitten. Diese "Vorgänger der Comics" wurden ab 1796 hier gedruckt. Die letzte Rast am Canal des Vosges legen wir in der neu angelegten Marina von Corre ein, wo der Kanal sich mit der Saône zusammenfügt.

Saône

Die Saône, anfangs nicht breiter als ein Kanal, erweitert sich stetig zu einem breiten Flusslauf mit geringer Strömung.

Die weite, offene Landschaft wird abgewechselt mit dichten Auwäldern. Wir erreichen St. Jean de Losne, wo der Canal de Bourgogne anfängt. Hier ist der wohl größte "Port de Plaisance" Binnenfrankreichs und zugleich ein bedeutender Handelsplatz für gebrauchte Boote und Pénichen bis 38 m, deren wechselnde Eigner zumeist aus der Schweiz, Großbritannien, den USA, Neuseeland oder Kanada stammen. Wir begegnen vielen Seglern, die mit gelegtem Mast vom oder zum Mittelmeer unterwegs sind.

Canal de Bourgogne / Grand Cru's

Wir bleiben einige Zeit am Kai des alten Handelshafens von Dijon und nehmen uns die Zeit für eine intensive Erkundung der Museen und der Altstadt. Wir besuchen das Gründungskloster der Zisterzienser in Citeaux und die Grand Cru-Weinlandschaft um Nuits-Saint-George an der Côte d'Or. ↵

"...faszinierende mittelalterliche Altstadt von Auxerre..."





"...Mittagspause in einer der 189 Schleusen des Canal de Bourgogne..."

Zahlreiche, an unserem Wasserweg gelegene Kirchen, Klöster, Burgen und Schlösser, teils sehr gut erhalten, vermitteln einen intensiven Eindruck von der spätmittelalterlichen, prunkvollen Lebensart der Geistlichkeit und des Adels.

Der 242 km lange Canal de Bourgogne, gebaut zwischen 1783 und 1833, führt uns durch die teils walddreiche Berglandschaft bis auf die Scheitelhöhe von 378 m ü.NN, wo wir den 3.333 m langen Tunnel durchfahren und in Pouilly-en-Auxois anlegen. Dort, im "Cap Canal", ist viel Wissenswertes über den Kanalbau vor mehr als 200 Jahren zu erfahren. Wir haben nun die drei höchsten Kanalhaltungen Europas überwunden; zuvor auf dem Canal des Vosges 360 m ü.NN und auf dem Main-Donau-Kanal 406 m ü. NN. Der Canal de Bourgogne wird wegen seiner 189 Schleusen und der leider generell vernachlässigten Infrastruktur heutzutage nur von wenigen Skippern auf eigenem Kiel befahren. Er bietet jedoch die schönsten Landschaftsbilder. An manchen Tagen haben wir keine, an anderen bis drei Begegnungen. Wegen der vielen Wasserpflanzen und des umherschwimmenden Unrats erwischt uns eine totale Kühlwasserblockade, die wir gottlob mit Bordmitteln innerhalb von zwei Stunden beheben können. Andere Skipper auf eigenem Kiel berichten von ähnlichen, teils ernsteren Problemen.

Yonne / Canal du Nivernais / Train de bois

In Laroche-Migennes erreichen wir die Yonne, die wir bis Auxerre hinauffahren. Dort haben wir ebenfalls einen längeren Aufenthalt, denn die faszinierende mittelalterliche

Altstadt, die Kathedrale St. Étienne und die Abtei Saint Germain verlangen Muße. Wir machen einen Abstecher auf dem Canal du Nivernais, den wir wegen der Wassertiefe nur bis Clamecy befahren können. Die Stadt am Rande des dicht bewaldeten Morvan blühte einst durch den Brennholzhandel mit Paris, das alljährlich eine Million Raummeter verheizte, die per Floß - train de bois - die Yonne hinab schwammen. Kohle und Eisenbahn beendeten ab 1850 den Wohlstand. Es geht weiter auf der Yonne zu Tal via Joigny nach Sens, der Heimatstadt jenes berühmten Baumeisters Wilhelm von Sens, der die Mönche im englischen Canterbury einst die Kunst der Errichtung standfester Gewölbe gelehrt hatte, nachdem diese beim Bau ihrer eigenen Kathedrale mehrmals Pech hatten.

Ile de France

Wir verlassen Burgund und erreichen die Île-de-France. In Montereau erleben wir in pechscharzer Nacht einen ungewöhnlich heftigen Gewittersturm mit Wellen und Gischt – erfreulicherweise am Steg unter der Reiterstatue Napoleons. Auf der Seine laufen wir der Hauptstadt der Franzosen entgegen, durch einen ausgedehnten Industriegürtel mit einigen Vorstädten bis zum Innenstadtbereich. Nach Passieren der Schleuse, die uns von der Seine auf die Höhe des Sportboothafens hinaufbringt, erreicht die ZINFANDEL den Port de l'Arsenal am Place de la Bastille.

Wir sind in Paris!





Sabine und Wolfgang Rösel beide Senior-Architekten, leben seit 2006 im Sommer auf dem Wasser. Mit ihrer Linssen Dutch Sturdy 320 AC ZINFANDEL sind sie unterwegs auf EUROtörn, um im Binnenland die Spuren kultureller, sozialer und technischer Entwicklungen an Flüssen und Kanälen zu erkunden. Wolfgang Rösel schreibt ein Buch über den Törn und die gewonnenen Erkenntnisse. Auf der Route Bodensee – Wien – Paris waren sie in drei Jahren 417 Tage an Bord, legten 5000 km zurück, der Motor lief 766 Betriebsstunden und konsumierte 3330 l Diesel. Sie steuerten 150 Häfen oder Liegeplätze an und fuhren durch 692 Schleusen.

2008 Törn

Städte: Trier, Metz, Nancy, Corre, St. Jean de Losne, Dijon, Tonnere, Auxerre, Clamecy, Sens, Paris

Tage an Bord:	100
Km:	1.105
Betriebsstunden:	243
Schleusungen:	433
Häfen/Liegeplätze:	61
Diesel:	565 L



"...Das Etappenziel: Port de l'Arsenal in Paris..."

Unser Törn mit der „Delfin“ oder wie wir zwei wunderbare Wochen bei der „Quiche – Lorraine – Tour“ verbrachten. In der Titelrolle die hübsche „Delfin“, eine Linssen Grand Sturdy 29.9, und in den Nebenrollen der Kapitän und seine Bordfrau*). „Kannst Du einen Palstek?“, fragte der Kapitän seine angehende Bordfrau im Februar des Jahres...



Die „Quiche – Lorraine – Tour“ mit der „Delfin“ (Teil 1)

Zwei Kanäle, zwei Flüsse und drei Länder

Text und Fotos Anette Leistenschneider und Ralf Deimel

So begannen die Vorbereitungen auf unseren zweiwöchigen Bootstörn, den wir von Mitte Juni bis Anfang Juli 2009 vom Osthafen in Saarbrücken aus starteten. Das heißt, erst einmal begann die Frau an der Seite des Kapitäns mit ihren Vorbereitungen. In den nächsten Wochen sollte jedes Seil, jede Schnur, jede Leine, die ihr in die Hände fiel, zu einem Palstek geknotet werden. Der Ehrgeiz, den Knoten „nachts um halb drei mit geschlossenen Augen“ machen zu können,

den Rhein-Marne-Kanal, die Mosel und die Saar die „Quiche-Lorraine-Tour“ nennt. Banzhafs Buch war uns die gesamte Reise über ein treuer und zuverlässiger Begleiter. Es sollte eine Reise durch die Heimat der Bordfrau werden, aber aus einer ganz anderen Perspektive als vom Fahrrad, zu Fuß oder vom Auto aus. Oh ja, das war eine ganz wunderbare Idee!



„...Mademoiselle ‘Delfin’...“

hatte sie gepackt. Und es dauerte nicht lange, da waren der Palstek, der Webeleinstek, der Achterknoten und wie sie alle heißen zu ihren guten, alten Freunden geworden.

Die Sauerkrauttour

„Willst Du mit mir die Sauerkrauttour fahren?“ fragte der Kapitän ein paar Wochen später. Die Sauerkrauttour? Ja, die Sauerkrauttour! Der Kapitän hatte viele schöne Reiseberichte im Internet gefunden, die die Rundreise durch die Saarkanäle, den Rhein-Marne-Kanal mit einem Abstecher nach Saverne, die Mosel und die Saar beschrieben. Nun besorgten wir uns weitere Literatur - der Kapitän hatte im Jahr zuvor bereits den Main befahren, und das stets in Begleitung von Wolfgang Banzhafs Revierführer. Nun also legten wir uns sein Buch über „unser“ Revier zu und konnten dabei, dass man unseren Törn über die Saarkanäle,

Mademoiselle ‚Delfin‘

Bald hatte der Kapitän einen Vercharterer gefunden, der vier schöne Schiffe sein Eigen nannte. Familie Schönberger aus Saarlouis im Saarland, die Inhaber von „Yacht Charter Holiday Tours“, stand uns von Beginn der Planung an so sehr mit Rat und Tat zur Seite, dass wir auch hier noch einmal Danke sagen möchten. So verabredeten sich also der Kapitän und seine Begleiterin im April mit Herrn Schönberger im Yachthafen in Merzig, um dessen Schiffe zu besichtigen und eine Probefahrt zu machen. Und sofort haben sich die beiden verliebt. Nein, nicht ineinander, das waren sie sowieso schon, sondern in eine weitere Dame, die so charmant und hübsch anzuschauen im Hafen lag, dass wir uns sogleich für eine Ménage à Trois mit Mademoiselle Delfin entschieden.

Mademoiselle Delfin ist eine Linssen Grand Sturdy 29.9, Baujahr 2007, bildhübsch und ein wirkliches Juwel in jeder Hinsicht. Um sich ein wenig zu beschnuppern, starteten der Kapitän und die Delfin zu einer kleinen Probefahrt. Sofort haben sich Chef und Schiff angefreundet, so gut war Mademoiselle Linssen zu manövrieren. Sie fuhren zielstrebig durch die enge Hafeneinfahrt auf die Saar hinaus, legten dann geschmeidig an der Kaimauer an, wendeten auf engstem Raum und kehrten später glücklich miteinander in den Yachthafen zurück, wo die Linssen wieder sanft rückwärts in ihre kleine Box glitt.

Der Kapitän seufzte selig über die Fahreigenschaften der Linssen 29.9, über ihre so direkte Reaktion, ihre Wendigkeit und überhaupt ihr Fahrverhalten, das so gutmütig und konsequent ist. Und so schauten wir beide uns nur an und wussten es - gemeinsam mit dieser jungen Dame wollten wir unseren Törn über 400 Flusskilometer, 86 Schleusen, 2 Tunnels, einen Schrägaufzug, über zwei Kanäle, zwei Flüsse



und durch drei Länder machen!

Jetzt wurde es ernst - der Törnplan musste erstellt werden. Wie viele Kilometer würden wir pro Tag wohl zurücklegen können? Wie viel Zeit würde das Schleusen in Anspruch nehmen? In welchen Städten sollten wir vielleicht einen Hafentag einlegen? Wann bräuchte unser Schiff Proviant, frisches Wasser? Waren unsere ersten Planungen realistisch? Fragen über Fragen - die uns Herr Schönberger geduldig beantwortete und uns viele Hinweise und Reisetipps gab.

Die erste Schleuse

Der 22. Juni rückte näher und näher - und unsere Vorfreude wurde größer und größer. Endlich, nur noch einmal auf festem Boden schlafen, dann geht es los!

Herr Schönberger erwartet uns an diesem Montagmorgen am Yachthafen in Saarbrücken und erklärt dem Kapitän und seiner Crew noch einmal alles, was während des Törns bedacht werden muss.

Das Wetter ist perfekt für einen Start, die Sonne scheint, brennt aber nicht vom Himmel, der Wind ist noch ein wenig frisch - und wird später immer noch stärker. Wir sind

schen, wenn wir ihn so gar nicht gebrauchen können: bei der Ein- und Ausfahrt in Schleusen oder beim Anlegemanöver im Hafen ... So besteigen zusammen mit Kapitän Ralf seine „Chefmatrosin“ Anette (später wird sie auch Chef-Schleuserin sein, Chef-Fenderausrichterin, Chef-Anlegerin, Chef-Ablegerin, Chef-Leinenwicklerin und Chefköchin) und für den ersten Tag zur Unterstützung „Matrose“ Werner ihre schöne Yacht und los geht es - direkt auf die erste Schleuse Güdingen zu.

Delfin Linsen gleitet gelassen und ganz ruhig in die erste kleine Schleuse gleich hinter Saarbrücken, während beide Matrosen höchst aufgeregt ihr erstes Schleusenmanöver vorbereiten. Die Fender auf die richtige Höhe hängen, die Leinen nochmals prüfen, die Bootshaken bereitlegen, nochmals nach den Fendern schauen, das kann nie schaden, - ist der Bootshaken noch dort, wo ich ihn vor 20 Sekunden hingelegt habe? Können sich die Matrosen die Schleusenpoller mit Leinen und Bootshaken gut schnappen? Warum zum Klabaftermann kleben die Handschuhe so aneinander? Ist der Bootshaken immer noch da? Hängen die Fender

Aufregung auf der Stirn - während Kapitän Ralf seine Delfin so ruhig in die Schleuse einfährt, dass er haargenau bei den Pollern zum Halten kommt. Und wieder sehe ich in seinen Augen den Glanz darüber, dass unser Schiff so gut zu manövrieren ist, dass auch das Anlegen in der engen Schleuse auf (Poller-) Punkt richtig Freude macht.

„Fender klar? Leinen klar? Bootshaken klar?“ - „Fender klar, Leinen klar, Bootshaken klar, Käpt'n!“ Der Schleusenwärter schließt die Tore, das Wasser schießt ein, unser Schiff wird um 3m gehoben, die Tore öffnen sich wieder - und schon haben wir unsere erste Bergwärts-Schleusung erfolgreich gemeistert und wir fahren weiter in den Saarkanal hinein.

An der Güdinger Schleuse bekommt man vom Schleusenwärter eine Fernbedienung für die automatischen Schleusen bis kurz vorm Mittersheimer Anlegeplatz, wo man diese dann wieder abgibt. Etwa zwei- bis dreihundert Meter vor der Einfahrt in jede Schleuse gibt es ein gut sichtbares Signal, das wir mit unserem Transponder „anfunkt“ und kurz warten, bis die Schleusenampel uns „Grün“ zur Einfahrt signalisiert.

Saar-Kohle-Kanal

Der Saarkanal hieß früher „Saar-Kohle-Kanal“, denn bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts wurde auf dem Kanal per „Péniche“ die Steinkohle von den heute saarländischen Gruben über den Rhein-Marne-Kanal zum Rhein und Eisenerze aus Lothringen und dem Elsass zu den saarländischen Hüttenwerken befördert. So sind die Schleusen genau der Größe der ehemaligen Kohlschiffe angepasst - sie sind 39 m lang und 5,15 m breit.

Da trägt uns unsere bezaubernde Yacht durch eine herrliche Landschaft mit sanft gewellten Hügeln. Bäume und Sträucher säumen den Kanalrand. Schmetterlinge umflattern uns und immer wieder heißt es: „Fender klar? Leinen klar? Bootshaken klar?“, denn eine Schleuse folgt der anderen und so werden die Schleusenmanöver für beide Matrosen schnell zur Routine.

Unser erster Anlegeplatz wird die idyllische Steganlage von Wittringen sein, wo wir am Abend mit nachgekommenen Freunden den Geburtstag der Chefmatrosin feiern.

Wir bereiten ein kleines Abendessen auf dem Grill der Anlegestelle zu und verbringen einen herrlichen Abend. Unsere kleine Yacht wird von allen neugierig besichtigt. Und wir sind stolz, ihnen unser kleines Schmuckstück zeigen zu können. Alle bestaunen die vielen Möglichkeiten, Kleidung und Vorräte zu verstauen und die geschickte Raumaufteilung. Und so lassen wir unseren ersten aufregenden und spannenden Reisetag gemeinsam mit Freunden, darunter auch einem kleinen Jack Daniels, auf dem Achterdeck ausklingen.

Französische Binnengewässer. Unwiderstehlich.

Die zweite Übernachtung führt uns nach Mittersheim, dessen Weiher ein Wochenend-Ausflugsziel vieler Saarländer, Pfälzer und Lothringer ist. Einige haben dort ihr Wochenendhäuschen oder kommen zum Angeln, Rudern oder Windsurfen hierher.

Am darauffolgenden Tag bewältigen wir eine Schleusenkette mit 13 dicht hintereinanderliegenden Schleusen gemeinsam mit einem Schweizer Hausboottrio. Dazu muss man sich



“...der schönste Liegeplatz. Vis-à-vis vom Rohanschloss...”

am Vortag an der Mittersheimer Schleuse anmelden. Es empfiehlt sich, gleich mit Öffnung der ersten Schleuse um 9 Uhr abzulegen, denn Punkt 12 Uhr genießen die französischen Schleusenwärter eine Stunde lang ihre verdiente Mittagspause. In Frankreich ist das Mittagessen heilig! Und wir gönnen es ihnen. Sie haben uns mit dem Auto auf dem Treidelpfad neben dem Kanal begleitet und die noch nicht automatisierten Schleusen per Hand geöffnet und geschlossen. „Unser“ Schleusenwärter war eine Dame, der immer tatkräftig von den mitfahrenden Bootsmännern geholfen wurde - merci, Madame, merci Messieurs! Wer nach 9 Uhr in Mittersheim ablegt, der muss innerhalb dieser Schleusenketten eine Stunde vor sich hindümpeln - da gibt es kein Vor und Zurück.

Vom Hafen in Niderviller aus legten wir am nächsten Morgen Richtung Saverne ab. Wie so oft trafen wir auch hier auf nette Menschen - der Hafenmeister lieh uns sogar sein Fahrrad, damit wir im Dorf frisches Baguette und Brioche kaufen konnten.

Der nächste Streckenabschnitt ist laut dem bekanntesten britischen Wassersportautor und Fotografen Hugh McKnight der schönste der Rundreise. Das können wir nur bestätigen! *„Angenommen, mir stände nur ein Tag zur Verfügung, um jemanden von den Schönheiten des Bootfahrens auf französischen Kanälen zu überzeugen, würde ich ihn auf den 20 km langen Stück des Rhein-Marne-Kanals von Saverne bis Niderviller, im Nordwesten des Elsass, mitnehmen. Wir würden durch Schleusen bergauf, entlang des steilwandigen und dicht bewaldeten Tals der Zorn nach Lutzelbourg gelangen, dieses reizvolle Städtchen in den Vogesen bestaunen, weiterrei-*



"...'Unser' Schleusenwärter war eine Dame..."

sen dorthin, wo der Schrägaufzug von Arzviller unser Boot an einer steilen Wand hochzieht, durch Kiefernwälder fahren und schließlich in den Untergrund eintauchen, in 2 Tunnel, die den Weg in die liebliche Landschaft Lothringens öffnen. Auf diesen 20 km findet sich, in einem Mikrokosmos zusammengedrängt, all das, was mich an den französischen Binnengewässern so unwiderstehlich anzieht.“ (aus Banzhaf, S. 150).

Die zwei Tunnel

Wir haben das Glück diese wunderschöne Strecke in beide

"...Der Schrägaufzug von Arzviller..."



Richtungen zu befahren, da wir in Saverne wenden. Zunächst fahren wir durch den ersten, 480 m langen Tunnel. Bei der Einfahrt begrüßt uns eine Fledermaus. Der zweite - fast 2,5 km lang - erfordert einiges an Konzentration und den Einsatz unserer 55 W Halogenleuchte und ihrer kleinen Schwester. Kaum hat das Tageslicht uns wieder, wartet ein nächster Reishöhepunkt auf uns. Den Schrägaufzug von Arzviller haben wir den längst ausgemusterten lothringischen Kohleschiffen zu verdanken. Er wurde 1968 in Betrieb genommen, um den Schiffern 42 Meter an Höhenunterschied, 16 Schleusen und somit einen ganzen Arbeitstag zu ersparen. Wir machen unsere Linssen 29.9 im fahrbaren Bassin des Schrägaufzuges fest und gleiten sanft in die Tiefe. Dieses Erlebnis sollte man sich auf gar keinen Fall entgehen lassen, auch wenn man diesen Abstecher nach Saverne erst talwärts und dann dieselbe Strecke wieder zu Berg fährt. Fährt man die „Große Sauerkrauttour“, geht es von Saverne aus weiter in Richtung Rhein und Straßburg, um dann bei Koblenz in die Mosel zu gelangen.

Saverne

Im Hafen von Saverne legen wir am schönsten Liegeplatz an - direkt gegenüber der 140 m langen klassizistischen Fassade des Rohan-Schlusses aus dem Jahre 1740.

Wir machen unsere Delfin und uns ausgehertigt und lassen den Abend mit zwei leckeren elsässischen Flammkuchen in Begleitung eines oder auch zwei Pinot Gris in einem kleinen Restaurant direkt an der Schleuse ausklingen.

Am nächsten Morgen legen wir bei herrlichem Sonnenschein ab, passieren wieder den Schrägaufzug und die beiden Tunnel, um dann am Abend an der Steganlage des Örtchens mit dem Zungenbrecher-Namen Xouaxange anzulegen. Und wieder einmal beschert uns der Törn eine sehr berührende und interessante Begegnung. Auf einer Wiese am Steg schlägt ein Wallfahrer auf den Spuren des heiligen Jakobus sein Zelt auf. Er ist mit seinem schwerbepackten Fahrrad einige Tage zuvor in Ettlingen bei Karlsruhe aufgebrochen, fährt etwa 100 Kilometer pro Tag und will innerhalb von sechs Wochen in der Kathedrale von Santiago de Compostella dem Heiligen Jakobus Dank sagen. Wir wünschen ihm von ganzem Herzen alles Gute und eine gute Fahrt.



Anette Leistenschneider, Regisseurin, und Ralf Deimel, Dipl. Wirtsch. Ing., fuhren im Sommer 2009 mit einer Linssen 29.9 ihren ersten gemeinsamen Törn, die sog. Quiche-Lorraine-Tour. Für Ralf Deimel war diese Reise der zweite Törn und es war ein großes Glück für ihn, diesen auf einer Linssen zu fahren. Seit diesem Zeitpunkt sind Ralf und Anette mit dem Linssen-Virus infiziert. Weitere gemeinsame Törns auf einer Linssen sind in Planung.

Teil 2 der „Quiche - Lorraine - Tour“ lesen Sie in der nächsten Ausgabe des Serious Pleasure Magazine.



Weitere Informationen:

Yacht Charter Holiday Tours GmbH

Peter Schönberger

Hauptstraße 24

D-66740 Saarlouis

Tel. +49 (0)6831 - 69379

Fax +49 (0)6831 - 69381

info@saarmoselyachtcharter.de

www.saarmoselyachtcharter.de

www.rentalinssen.com

www.tourismus.saarland.de

In der vorigen Ausgabe von *Serious Pleasure* konnten Sie den ersten Teil des Reiseberichts über die Quiche-Lorraine-Tour der Linssen Grand Sturdy 29.9 Delfin von Saarbrücken nach Saverne lesen. Eine eindrucksvolle Fahrt durch Kanäle und Schleusen inmitten reizender Landschaften. Der zweite Teil beginnt in Xouaxange im Nordosten Frankreichs.



Die „Quiche-Lorraine-Tour“ mit der Delfin (Teil 2)

Zwei Kanäle, zwei Flüsse und drei Länder

TEXT UND FOTOS ANETTE LEISTENSCHNEIDER UND RALF DEIMEL

Der Kapitän zieht los, um den Ort zu erkunden. Freudestrahlend kommt er zurück - er hat uns in der kleinen Dorf-Auberge zum Abendessen angemeldet. Und nicht nur das - zur Auberge gehört auch ein klitzekleiner Lebensmittelladen im Nebenraum. Beim Patron hat er für den nächsten Morgen Baguette und Brioche bestellt und für denselben Abend einen Tisch im Restaurant. Später



„...Sonne und Landschaft genießen...“

werden wir dort ein herrliches Entrecote essen, wieder einen guten Elsässer Wein genießen und zufrieden zurück an Bord gehen.

Nachts hat es kräftig geregnet und wir stellen uns auf einen frischen, kühlen Tag ein. Aber schon nach ein paar gefahrenen Flusskilometern auf dem Rhein-Marne-Kanal in Richtung Nancy schaut die Sonne wieder durch die Wolken und wir legen unsere Fleece-Pullover wieder in die Vorderkajüte. Heute erwartet uns die Schachtschleuse von Réchicourt, sehr einladend auch „Das Grab“ genannt.

Sie hat eine Tiefe von 16 Metern und ist damit die Schleuse mit der höchsten Fallhöhe im französischen Wasserstraßennetz, was der Chefschleuserin größten Respekt abringt. Der nette Schleusenwärter übergibt nicht nur eine Fernbedienung für die nächsten Schleusen des Kanals, sondern winkt uns auch noch zu einem der vorderen Schwimmer. Hier ist es

doucement ici, Madame! („Das ist sanfter hier, Madame!“). Und so wird die Talwärtsschleuse in diesem imposanten Bauwerk ein ganz langsamer, sehr beeindruckender Abstieg, der unsere Blicke immer zu den riesigen Schleusentoren hinzieht. Wir fühlen uns wie Tut-Ench-Amun; unsere DELFIN tuckert leise vor sich hin und es ist fast schon schade, als das vordere Tor sich behäbig öffnet und wir unsere Kanalfahrt fortsetzen können.

Weiter geht es in Richtung Nancy, wobei wir die automatischen Schleusen ein paar hundert Meter vor der Einfahrt mit der Fernbedienung vorbereiten. Bis das Signal von rot auf grün wechselt, die Tore sich öffnen und wir in die Schleuse einfahren können, müssen wir selten warten. Wenn der Kapitän die blaue Stange am Ufer nicht vom Schiff aus erreichen kann, muss er in der Schleuse aussteigen und durch Hochschieben den Schleusenvorgang auslösen. Seine Matrosin ist immer sehr froh, wenn er wieder an Bord ist.

Da sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt

Wir steuern Parroy an; leider ist an diesem Samstagabend für einen Kanuwettbewerb der Hafen für andere Schiffe gesperrt. Weiter geht es nach Crevic, wo wir kurz vorm Schließen der nächsten Schleuse um 19 Uhr müde an der Kaimauer anlegen. Unsere DELFIN wird fest vertäut und wir spazieren ins Dorf, um ein Restaurant zu finden. Außer einer Kneipe findet sich leider nichts und so bereiten wir unser Abendessen in der Küche unseres Schiffes zu. Da sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt; dem ersten „*Kleinen Gruß aus der Küche*“ in Form einiger Oliven folgt ein zweites „*Amuse Bouche*“: französische Salami in mundgerechten Stückchen, die uns so gut munden wie eine ganz außergewöhnliche Delikatesse ... Es folgen eine eigene Pasta-Kreation und ein improvisierter Käseteller. Der Kapitän wird nach der anstrengenden fast neunstündigen Fahrt von seiner Bordfrau mit einem richtigen Menu verwöhnt. Und genießt es sehr! Er ist voll des Lobes über das improvisierte Menu, das ihm wie ein Drei – Sterne – Essen in dieser idyllischen Umgebung mundet. Unser kleiner Gasherd tut seine Dienste ganz hervorragend und so wird uns dieses Essen

Sonntags geht es weiter an imposanten Industrieanlagen vorbei; wir passieren die Kanalbrücke des Kanals über den Fluss Meurthe, der in kleinen Cascaden unter dem Rhein-Marne-Kanal hindurchfließt. An diesem heißen Sommernachmittag legen wir im Hafen von Nancy an. Hier zeigt sich wieder die Wendigkeit unseres Schiffes - die DELFIN schmiegt sich elegant rückwärts in die enge Box im Hafen ein. Wer an einem so herrlichen Sommersonntag in Nancy anlegt, sollte am frühen Nachmittag dort sein, denn Nancy ist ein viel frequentierter Hafen. Und eine interessante Stadt. Unsere Nachbarn, ein amerikanisches Ehepaar, das seit vier Wochen im Hafen von Nancy liegt, empfehlen uns am Abend auf dem Place Stanislas die Show „*Son et Lumière*“ anzuschauen. Wir sind begeistert! Was uns da auf die Fassade des „Hôtel De Ville“ projiziert wird, ist fast unglaublich. Farbspiele, Statuen, barocke Bilder, Statuen, Louis XIV - wir staunen stumm.

Die Sonne strahlt mit uns um die Wette

Am Montag geht es weiter Richtung Metz; die Sonne strahlt mit uns um die Wette. Auch, weil der Kapitän seiner Bordfrau einen kleinen Rosenstock vom Frühstückseinkauf mitbringt, der sie dann noch lange über den Törn hinaus erfreut. Hinter Nancy haben wir unseren Mast auch wieder

aufgerichtet. Vor unserem Törn hatte es oft und stark geregnet; so war der Wasserstand im Kanal entsprechend hoch. Damit die Durchfahrt unter den kleineren Brücken nicht zu einer Zitterpartie werden sollte, hatten wir auf Anraten unseres Vercharterers den Mast während der Fahrt umgelegt. Von nun an aber war unsere Grand Sturdy wieder in ihrer vollen aufgerichteten Schönheit unterwegs.

Uns erwarten die ersten Moselschleusen - mit 170 m Länge doch ein ganz anderes Format als unsere bisherigen Kanal-Schleusen. Wir Drei schleusen einige Zeit gemeinsam mit einem großen Frachtschiff. Hier kommt nun auch das Funkzeugnis des Käptns endlich zum Einsatz. „*Frouard éclose, Frouard éclose, Frouard éclose! Ici Motoryacht DELFIN, Motoryacht DELFIN, Motoryacht DELFIN! Nous sommes au kilometre 157, direction Metz. Est-ce que nous pouvons écluser?*“ „*Schleuse Nancy, hier Motoryacht DELFIN. Wir sind auf Höhe Flusskilometer 157, Richtung Metz. Können wir schleusen?*“ „*Ici éclose - prenez la petite éclose à gauche!*“ Gut, wir warten vor der linken, kleinen Schleusenkammer, bis ein Ausflugsschiff mit Schulkindern geschleust hat.

Im Metzger Hafen werden wir wie überall freundlich aufgenommen; am nächsten Morgen helfen uns nette Holländer in der Box neben uns beim „Wasserfassen“, weil uns ausgerechnet der passende Aufsatz für diese „Wasserstelle“ fehlt,





"...Saarburg: ein Wasserfall mitten in der Stadt..."

obwohl wir mehrere an Bord haben. Wie überall wird geholfen, werden Informationen und Tipps ausgetauscht, es wird geplauscht und wir lernen wieder einmal freundliche andere Bootfahrer kennen.

Mit unserem kleinen Schmuckstück geht es weiter die Mosel talwärts; uns begegnen 5000-Tonnen-Frachtschiffe, wir schleusen mit Berufsschiffen und anderen Sportbootfahrern. Ausgerechnet am heißesten Tag unseres Urlaubs müssen wir vor der Schleuse Thionville eine lange Zeit warten. Zuerst wird ein großes Lastschiff geschleust, das die Kammer ganz ausfüllt. Bei der Ausfahrt gibt es dann ein Problem - ein ebenso großes Schiff, das von der anderen Seite in die Schleuse mit Einbahnregelung einfahren will, versperrt die Ausfahrt. Bis das riesige Schiff wieder rückwärts durch den engen Einfahrtskanal bugsiert worden ist, das erste Schiff die enge Durchfahrt passierte und dann das zweite Schiff geschleust wurde, vergingen fast drei Stunden...

Und wieder genießen wir einen herrlichen Abend auf unserem Schiff

Am Abend des Dienstags legen wir an der mittlerweile geschlossenen Steganlage von Sierck-les-Bains an; wir freu-

en uns auf ein schönes Abendessen im Ort und werden leider erst einmal enttäuscht. Dienstags sind alle Lokale geschlossen. Also machen wir es uns auf dem Achterdeck gemütlich und werden bei Pasta und Rotwein mit einem wunderschönen Sonnenuntergang und Blick auf die Burganlage im Abendsonnenschein mehr als entschädigt. Und wieder genießen wir einen herrlichen Abend auf unserem Schiff.

Am nächsten Tag heißt es erst gegen 11 Uhr „Leinen los!“ - wir wollen an der Schiffstankstelle in Schwebsange / Luxemburg tanken und eine Freundin für die letzten zwei Tage unserer Fahrt aufnehmen. Gaby, eine passionierte Seglerin, ist extra von München nach Luxemburg gekommen, um ein paar Mosel - und Saarkilometer mit uns und „unserer“ kleinen Yacht zurück zu legen.

Nachdem wir erst einmal fast zwei Stunden warten müssen, da das Benzin ausgegangen und der Tanklastzug noch unterwegs ist, nehmen wir unseren Gast an Bord und legen wieder ab. Wir setzen unsere Reise durch Weinberge hindurch fort, genießen die Sonne und die herrliche Landschaft. Am späten Nachmittag legen wir in Wasserbillig an, wo uns der nette Hafenmeister ein kleines Restaurant direkt am Yachthafen empfiehlt. Dort lassen wir den Abend bei leckerem kühlem Luxemburger Elbling und einem saftigen Steak ausklingen.

Das Ende unserer Reise naht; schon etwas wehmütig legen wir ab und fahren weiter moselabwärts. Uns begegnen der Passagierdampfer „Princesse Marie-Astrid“, auf dem 1985 das Schengener Abkommen unterzeichnet wurde, einige Dickschiffe und die Wasserschutzpolizei. Ab Konz befahren wir unseren letzten Flussabschnitt: die Saar. So führt uns der vorletzte Reisetag nach Saarburg, einem hübschen Weinstädtchen mit einer besuchenswerten Altstadt. Wir legen an, neben einer „großen Schwester“ unserer DELFIN: am Gästesteg des WSC Saarburg hat bereits eine Linssen Grand Sturdy 430 Mark II angelegt. Ein majestätisches Schiff. Von den anderen Bootsmannschaften werden die beiden hübschen Schwestern sehr bewundert.

Mitten in der Stadt staunen wir über einen Wasserfall

Wir machen uns und unser Schiff ein vorletztes Mal „ausgehertig“; ein etwa halbstündiger Fußweg führt uns ins Städtchen hinein. Mitten in der Stadt staunen wir über einen Wasserfall, der spektakulär in die Tiefe stürzt - und mit seiner Kraft die drei Mühlräder einer alten Mühle antreibt. Auf dem Marktplatz verbringen wir den Abend dieses heißen Tages mit einem kleinen Abendessen und gutem Saarwein. Wieder zurück auf unserer Yacht sitzen wir noch lange auf dem Achterdeck und lassen den Törn Revue passieren.

Unser letzter Reisetag führt uns in den Heimathafen der

„DELFIN“, den Yachthafen in Merzig. Die Gäste für die letzten 10 Flusskilometer unserer Fahrt wollen wir um 16 Uhr hinter der Schleuse Mettlach aufnehmen. Und da müssen wir zum zweiten Mal im Laufe unseres Törn länger an einer Schleuse warten. Erst nachdem zwei Ausflugsdampfer, die in halbstündigen Abständen die Schleuse passieren, geschleust haben, erhalten wir die Einfahrtserlaubnis. Vorher haben wir etwa eine Stunde lang an der Kaimauer gewartet. Der Kapitän des Sportbootes hinter uns, der die Schleuse oft befährt und die manchmal langen Wartezeiten kennt, nutzt die Pause zu einem Landspaziergang.

Unsere Gäste genießen die Fahrt um die „Saarschleife“, einem Mäander der Saar um den Taunusquarzit herum. Einige Staatsoberhäupter wie u.a. der preußische König Friedrich Wilhelm IV, Konrad Adenauer, Jacques Chirac und Angela Merkel haben den hochgelegenen Aussichtspunkt „Cloef“ besucht und den Blick auf die Saarschleife genossen.

In Merzig legen wir ein letztes Mal an - und zelebrieren ein letztes Abendessen mit unseren Gästen auf dem Achterdeck.

Mit einem Blick in den Sternenhimmel und dem Wunsch, in absehbarer Zeit wieder mit einer Linssen einen größeren Törn zu fahren, nehmen wir Abschied von zwei so schönen Wochen, deren Eindrücke wir noch lange in uns tragen werden.



Anette Leistenschneider, Regisseurin, und Ralf Deimel, Dipl. Wirtsch. Ing., fuhren im Sommer 2009 mit einer Linssen 29.9 ihren ersten gemeinsamen Törn, die sog. Quiche-Lorraine-Tour. Für Ralf Deimel war diese Reise der zweite Törn und es war ein großes Glück für ihn, diesen auf einer Linssen zu fahren. Seit diesem Zeitpunkt sind Ralf und Anette mit dem Linssen-Virus infiziert. Weitere gemeinsame Törns auf einer Linssen sind in Planung.

Weitere Informationen:

Yacht Charter Holiday Tours GmbH

Peter Schönberger

Hauptstraße 24

D-66740 Saarlouis

Tel. +49 (0)6831 - 69379

Fax +49 (0)6831 - 69381

info@saarmoselyachtcharter.de

www.saarmoselyachtcharter.de

www.linssenboatingholidays.com

www.tourismus.saarland.de

Meine Beziehungen zu den Niederlanden gehen auf eine Zeit zurück, in der für mich der Besitz einer Motoryacht als absurd galt. Zu tief war ich damals dem Segelsport verbunden. Sag niemals nie ... Liebe auf den ersten Blick war es, als ich die Pläne der damals neu auf den Markt kommenden Linssen Classic Sturdy 360 OC (mit offenem Cockpit) sah.



Grüezi Holland!

Liebe auf den ersten Blick

Sofort verkauften wir unsere Segelyacht und "besorgten" uns in Maasbracht gut 170 Fuß Motoryacht. Natürlich im Laufe der Jahre verteilt auf vier jeweils nagelneue Sturdy's. Die bis auf unsere jetzige Grand Sturdy 430 MK II fast ausschließlich in Frankreich im Einsatz standen.

170 Fuß Gesamtlänge übrigens deshalb, weil die letztgenannte in Wirklichkeit 44 Fuß lang ist.



"... Burdaard an der Dokkumer Ee ..."

Gut 3 Jahre bzw. gut 500 Betriebsstunden sind vergangen, seit wir das Burgund Richtung Holland verlassen haben. Über den Rhein-Rhône-Kanal, Rhein und Maas nach Maasbracht. Ungefähr 1150 km und 148 Schleusen. Das ist nur mit einem guten Freund in 10 Tagen als Überfahrt machbar. In der Literatur über Wasserstraßen wird der Canal du Rhône au Rhin als einer der schönsten Wasserwege bezeichnet. Das empfinde nicht nur ich so.

Endlich Holland!

Flächenmäßig lässt sich Holland fast mit der Schweiz vergleichen. Gerade einmal 243 km² ist Holland größer, hat aber fast 9 Mio. mehr Einwohner. Anstelle der Alpen gibt es Wasser, Wasser und nochmals Wasser. Teilweise sogar unter dem Meeresspiegel. Genau das, was mich seit Langem nach Holland gezogen hatte.

Nur logisch, dass ich mich einige Zeit in Holland aufhalten

Text Josef Walker

Frankreich mittels der sehr umfangreichen Literatur vorbereitet hatte. Bücher von Jan Werner (Delius Klasing), Manfred Fenzel (Edition Maritim) und weiteren führen zu den schönsten Zielen. Das umfangreiche Kartenmaterial vom niederländischen ANWB (ANWB ist die niederländische Variante des Automobil Clubs der Schweiz ACS) ist sehr präzise. Desgleichen trifft auch auf die elektronische Karte für meinen Plotter zu, die ich sehr schätze.

"Schiffsbibel"

Ganz wichtig von Anfang an obligatorisch an Bord zu haben: Den ANWB Wateralmanak 1 mit dem Polizeireglement und vielen nützlichen Tipps. Sozusagen die "Schiffsbibel" mit gut 800 Seiten. Seit Kurzem ist dieses Regiment auch in deutscher Sprache erhältlich. Im ANWB Wateralmanak 2 mit gut 900 Seiten ist alles zu finden, was man irgendwann wissen muss oder möchte. Wann z.B. die Brücke wieder aufgeht oder alle Details von über tausend Häfen! Die beiden Bücher findet man überall dort, wo es eine nautische Ecke gibt. Selbstverständlich in holländischer Sprache. Mit etwas gutem Willen allerdings selten ein Problem. Weitaus schwieriger wird es mit der mündlichen Verständigung. Sehr zu empfehlen ist neben einem umfangreichen Wörterbuch der ANWB Sprachführer "Niederländisch für die Reise", den Sie in praktisch jedem ANWB Touristenbüro erwerben können. Dazu erwähnen möchte ich noch, was mich immer wieder tröstet: Dass der Limburger im Süden kaum verstanden hat, was der Frieser aus dem Norden eben gesagt hat.

Internet

Prima Informationen finden Sie auch im Internet. In vielen Häfen gibt es bereits gratis oder gegen ein geringes Entgelt den drahtlosen Zugang ins Netz. Empfehlenswert ist allerdings der Besuch in einem der häufig anzutreffenden Telefon-Shops. Kaufen Sie sich hier einen Stick für wenig Geld mitsamt einigen Dutzend Megabits einer führenden Gesellschaft für den Laptop. Lassen Sie sich das Ding vom Verkäufer gleich ein erstes Mal mit Ihrem Laptop einloggen. Es könnte sonst schnell zu einem Problem werden. Datentransfer via Roaming kann bekanntlich rasch dazu führen, dass Sie später keinen Diesel mehr bunkern können!

Leinen los!

Maasbracht - quasi die Geburtsstätte der Linssen-Yachten - ist schon fast der südlichste schiffbare Ort Hollands. Aber auch der größte Hafen für die Berufsschiffe, die binnen fahren. Drei riesige Schleusen, die zurzeit noch vergrößert werden, bilden den Abschnitt des Juliana-Kanals, der bergwärts in Richtung (Süden) Maastricht und der belgischen Grenze führt. Demnach führt uns der Weg in die niederen Lande talwärts auf der Maas nach Norden. Kaum unterwegs trifft man schon auf ein ziemlich großes Wassersportrevier. Roermond mit seinen verschiedenen Seen und vielen Yachthäfen ist vor allem an Wochenenden sehr stark befahren. Segelschiffe, die ihren Vortritt genießen, können einem das Fahren mit der Motoryacht ganz schön schwer machen. Trotzdem ist das Gefühl, mitten im Knäuel zu sein, ein ganz besonderes.

Auffallend in dieser Gegend: Die extrem hohen Dalben an denen die "Steiger" (= Stege) an Rollen fixiert sind. Die Maas kann (gewöhnlich im Winter) ganz schön hoch kommen, was praktisch auf alle anderen großen Fließgewässer ebenfalls zutrifft. So hoch, dass einige dieser Dalben bereits oben verlängert und gut zwei Stockwerke hoch sind. Ansonsten ist die Maas ein wunderbares, ruhig fließendes Gewässer. Sanfte Ufer mit unzähligen Wasservögeln, aber auch Pferden, Kühen und Schafen. Außer den Abschnitten, auf denen das Fahren mit hoher Geschwindigkeit zugelassen ist. Hier gut auch nach hinten aufpassen! Sie finden sich sonst womöglich „auf dem Treidelweg“ wieder, weil ein größeres Boot, gleitend, nicht selten mit momentan offenen Zylinder-Auslässen, vorbeigerauscht ist.

Dazwischen mit recht langen Abständen eine Schleuse. Nein, nicht eine, drei nebeneinander, die fast immer in Betrieb sind. Hier verdurstet niemand vor einer Schleuse! Hier und da ist das Schleusen allerdings verbunden mit einem Kribbeln, wenn das eigene Heck kurz vor dem roten Strich des Drepfels und genauso knapp vor dem Bug das Heck eines Frachtschiffes steht. Erstaunlich allerdings, wie sorgsam die Kapitäne der mit ein paar tausend Tonnen beladenen Frachter losfahren. Die vom Rijkswaterstaat - die staatliche Behörde mit den gelben Schiffen für den Unterhalt der Wasserstraßen - da und dort an den Ufern witzig gestalteten Plakate wirken vortrefflich. Es lohnt sich, die Webseite www.rijkswaterstaat.nl zu besuchen.

Anstelle von Brücken sind da auch noch die "Kabelponts" – Fähren, die immer genau dann losfahren, wenn wir unterwegs sind. Hüten Sie sich davor, denen knapp am Heck vorbei zu rauschen. Die Begegnung mit deren Stahlseil oder Kette hat verheerende Folgen. Allerdings kaum für die Fähre...

Das ist gerade bei den Brücken sind: Weiter nördlich,

vor allem im schönen Friesland, sind manche Brücken so tief, dass diese vorerst geöffnet werden müssen, damit die Durchfahrt klappt. Das passiert ziemlich zügig, teilweise gegen eine Gebühr. Diese wird während der Durchfahrt spesenfrei in den vom Brückenwart präsentierten "Klomp" (= Holzschuh) einbezahlt. Alle Brücken haben einen Namen. Damit Sie im "Wateralmanak" nachsehen können, wann sie geschlossen bleibt. Drängeln vor der geschlossenen Brücke infolge Mittagszeit – auch wenn der Wärter schon wie-



“... Abendstimmung in Well an der limburgischen Maas ...”

der herumtigert - nützt nichts. Die Durchfahrt ist auf die Minute genau offen. Dafür sind die allermeisten Schleusen- und Brückenwärter sehr nett und hilfsbereit.

Holland. Das Land der Stahlyachten

Hat man in einem der unzähligen Häfen festgemacht, kann man davon ausgehen, dass alles etwas kostet, dafür jedoch in einwandfreiem Zustand ist und funktioniert.

Allerdings habe ich oft das Gefühl, dass ein Kilowatt Strom in jedem Hafen eine andere Menge Energie bedeutet. Je nach Wetterlage kann bisweilen ein recht sportlicher Wind durch den Hafen blasen. Einmal mehr kann man dann feststellen, dass Motoryachten auch segeln können. Nur geht das leider nirgends so gut wie eben im Hafenbecken. Seien Sie nicht enttäuscht, wenn da Skipper sind, die sehr genau beobachten, wie das Manöver ohne Hilfe klappt. Die gehen nämlich davon aus, dass die Besitzer einer stolzen Linssen-Yacht eben auch fahren können.

Recht oft kommt es hinterher zu nettem Kontakt mit den Einheimischen. Die leider noch eher selten eine Linssen fahren, aber man spürt den Stolz, dass so perfekte Yachten in ihrer Heimat gebaut werden. Überhaupt ist Holland das Land der Stahlyachten. Unzählige, auch kleine Werften bauen sehr schöne Schiffe. Meist als Einzelbau ganz nach dem Wunsch des Eigners. Dazu kommen die zum Teil wunderschönen, sehr alten Plattboden-Schiffe mit ihren



Holzmasten und den mächtigen Seitenschwertern. An deren Kiellegung kann sich bestenfalls nur der Urgroßvater erinnern. Die holländische Qualität im Schiffsbau zählt sich sichtbar aus, ist ausgesprochen langlebig.

Festmachen kann man nicht nur in Hafenanlagen, sondern oft auch mitten in der Stadt! Oder mitten in einem See, was in Holland "Meer" heißt. Rundum nur Wasser, Natur und Ruhe! Inseln mit kurzen und langen Anlegern in Buchten. Speziell ist oft die Belegung dieser Stege. Es gibt neben der Natur noch einen Container für den Abfall der Bootsleute. Dazu oft Wind, der das Lesen der Linssen "Serious Pleasure" auf dem Achterdeck unmöglich macht. Macht aber nichts. Das interessante Magazin wird sowieso ein paar Mal zur Hand genommen. Falls Sie nicht länger warten können oder wollen: USB-Stick am Laptop einstecken und ab auf www.seriouspleasure.com. Viel Vergnügen!

Friesland

Beeindruckend sind die Wasserflächen in Friesland. Nebeneinander verschieden hohe Wasserspiegel. Traumhafte Häuser, deren Stubenboden oft nur wenige Dezimeter über dem Spiegel des meist mit Holz perfekt eingefassten Kanals liegen. Beeindruckend, wie in diesem Land der Umgang mit dem Wasser seit Jahrhunderten funktioniert. An Kanalkreuzungen oder Abzweigungen Wegweiser wie auf der Straße. Das ist sehr nützlich, weil es vor, hinter und neben dem Ufer nur Kühe hat. Oder eine der vielen schön erhaltenen Windmühlen, die hier einfach dazugehören. Deren Holzwellen noch heute meistens mit Schweinebauchfett ordentlich geschmiert werden.

Zuhause wieder angekommen kommt recht schnell Sehnsucht auf nach den wunderschönen, oft mit riesigen Schutzwällen geschützten Städtchen. Den perfekt vor Jahrhunderten mit Backsteinen erbauten Häusern. Fenster, die fast immer eine kleine Ausstellung enthalten. Die schwarz oder mit grün oder blau abgetönter Farbe hochglänzend lackierten Haustüren. Von denen ich eines Tages eine Foto-Galerie erstellen möchte. Schon deswegen wünsche ich mir wohl, noch oft in Holland anzutreffen zu sein. Logisch, dass die dafür notwendige Fotoausrüstung äußerst komfortabel auf dem Wasserweg transportiert wird. Mit unserer fabelhaften Linssen Grand Sturdy 430 Mark II "PLAISIR".



Wie Rollo Gebhard verliebten sich auch Yvonne und Josef Walker 1992 in die Classic Sturdy 360 OC. Sie beschlossen nach langen Jahren als Segler auf ein Motorboot umzusteigen. Sie wurden zum Linssen-Kenner par excellence. Aus Kunden wurde Freunde. Im Laufe der Jahre folgten eine Classic Sturdy 400 und später eine Grand Sturdy 500. Der Heimathafen wurde vom Neuenburgersee zunächst ins Burgund verlegt. Heute sind Yvonne und Josef Walker mit ihrer Grand Sturdy 430 MK II "PLAISIR" in den Niederlanden unterwegs. Motorbootfahren in den Niederlanden aus der Sicht eines Schweizer: nicht nur für unsere ausländischen Gäste eine interessante Perspektive.



An einem klaren Tag kann man unendlich weit in die Ferne blicken. Nie ist es am äußeren Oslofjord so klar wie an einem sonnigen, kalten Wintertag. Kein Boot in Sicht. An Bord sind nur mein 13 Jahre alter Sohn Julius und ich. Nichts stört die friedliche Stille der winterlichen Schärenküste um unsere geliebte Insel Tjøme – auch nicht das leise Brummen des Volvo Penta D3 unter den gut isolierten Stahlplatten der Grand Sturdy. Dafür bin ich besonders dankbar.



Winter Wonder Land

Warum ein Norweger seine Colin Archer gegen eine Linssen eintauschte

Text Helge Johnsen; Fotos John P.Marthinsen & Gunnar Rougnö

Seit einigen Tagen bedeckt eine dichte Schneedecke, die fast bis zum ruhigen blauen Meer hinunterreicht, die über 500 kleinen Inseln um die etwa 40 km² große Insel Tjøme. Das blaue, glitzernde Meer und der blaue Himmel bilden einen wunderschönen Kontrast zu den vielen weißen Inseln, die im Sonnenlicht funkeln. Julius und ich genießen den Anblick schweigend. Es bedarf keiner Worte. Obwohl ich dieses Bild schon oft gesehen habe, empfinde ich dabei noch immer Demut und Dankbarkeit. An Tagen wie diesen denke ich immer an meine Vorfahren, die auf einer dieser kleinen Inseln lebten. Sie waren Fischer, Seefahrer und starke Frauen – Tag und Nacht an der Arbeit. Sie besaßen nicht viel und doch fehlte es ihnen an nichts. Ihr halbes Leben verbrachten sie auf ihrem Schiff. Manchmal auch das ganze Leben und manche von ihnen starben sogar dort.

Mein Urgroßvater, Kapitän des Großseglers BUD, starb im November 1905 beim Untergang seines Schiffes irgendwo unterwegs zwischen Schottland und einer Stadt in der Nähe von Tjøme. Seine Witwe und ihre sieben Kinder erhielten vom Reeder eine Entschädigung in Höhe von umgerechnet 7 oder 8 Euro.

Granitinseln

Es gibt kein deutsches Wort für diese kleinen Granitinseln. Wahrscheinlich deshalb, weil es so etwas kein zweites Mal auf der Welt gibt. Nichts wächst hier – bis auf ein paar wenige, winzige aber wunderschöne Küstenblumen. Der Granitboden ist perfekt poliert, jeder Stein geschliffen, ohne scharfe Kanten. Die Sonne strahlt auf unzählige "Terrassen", die Wind und Wetter in den Granitfels geschliffen haben.



"...Granitinseln und dichte Schneedecke..."

Im Sommer bleibt es dort die ganze Nacht hindurch bis zum Sonnenaufgang angenehm warm. Im Mittsommer scheint die Sonne allerdings fast immer, auch nachts wird es nie ganz dunkel. Vor über 10.000 Jahren wurde Skandinavien von gut 1.000 Meter dickem Inlandeis bedeckt. Diese dicke Eisschicht über hartem Granit- und Kyanitgestein – eine seltene Kombination – schuf die sanften Formen der Granitinseln. Schöpferische Kraft war aber nicht das Eis selbst, sondern gewaltige Schmelzwassermassen, die Sand und Kieselsteinchen über den Steinboden spülten und ihn so formten und schliffen. Die meisten Vogelarten, die den Sommer hier verbringen, sind vor einigen Monaten Richtung Süden geflogen. Manche nach Afrika, manche sogar bis in die Antarktis und andere – eher die Kurzstrecke bevorzugend – in die Küstengebiete Frankreichs und Englands. Ich freue mich darauf, im Frühjahr, wenn all diese schönen Vögel zurückkommen, mit der Grand Sturdy hier hinaus zu fahren und sie sachte und leise durch die schmalen und an manchen Stellen flachen Meerengen zu steuern. Und wieder werde ich dann den kaum hörbaren Motor der Grand Sturdy zu schätzen wissen.

Norwegens zweithöchster Leuchtturm

Verlässt man die Gegend um die Granitinseln, tauchen schon bald die Leuchttürme Svenner und Færder am Horizont auf. Der 43 Meter hohe Færder wurde 1857 errichtet und ist bis heute Norwegens zweithöchster Leuchtturm. Sein Licht ist noch aus einer Entfernung von 19 Seemeilen klar und deutlich zu sehen. Meine Familie und ich haben schon einige wunderschöne Tage und Nächte in dieser

Gegend verbracht und wir freuen uns sehr darauf, mit der Grand Sturdy dorthin zu fahren. An schönen Sommertagen verirren sich ab und zu ein paar Touristen dorthin. Die Nächte und atemberaubenden Sonnenaufgänge können wir normalerweise aber ganz ungestört genießen. Wenn die Temperaturen nachts nicht unter 20 Grad fallen, spricht man in Norwegen von einer “tropischen Nacht”. Solche Nächte gibt es in Norwegen fast jedes Jahr – die meisten von ihnen in der Gegend um die kleine Insel “Tristein” (“drei Steine”), auf der der Leuchtturm steht. Der Rekord liegt bei 18 tropischen Nächten, die dort im Jahr 1997 gezählt wurden. Ziemlich beeindruckend bei einer Lage von 59°01’36” Nord, 10°31’28” Ost. Eine helle, warme Sommernacht, wenn die Sonne nur kurz hinter dem Horizont verschwindet und der Tag fast 19 Stunden hat, ist ein unvergessliches Erlebnis. In stürmischen Winternächten sollte man sich aber besser nicht hinauswagen. Obwohl auch das bestimmt zum unvergesslichen Erlebnis würde.

Colin Archer

In diesem Jahr haben wir noch keine besonders heftigen Stürme erlebt. Im letzten Herbst bin ich von einer Colin Archer, einem sehr seetüchtigen, aus Holz gefertigten Doppelender mit Langkiel (zwei Meter Tiefgang), auf die Linssen Grand Sturdy 40.9 AC umgestiegen. Eine ziemlich drastische Umstellung. Obwohl ich – im Vergleich zu früher – stürmischen Wellengang eher meide, bin ich doch zu jeder Jahreszeit auf dem Wasser. Deshalb muss ein Schiff für mich vor allem seetüchtig sein. Der 1,20 Meter Tiefgang der Grand Sturdy machte mich schon etwas skeptisch. Weil ich ↵



aber wirklich Gefallen an ihr gefunden hatte, wollte ich sie unbedingt ausprobieren. Genau an dem Tag und am selben Ort, an dem ein schwerer Sturm den chinesischen Tanker "FULL CITY" an der norwegischen Südküste gegen die Felsen warf, bekam ich die Gelegenheit zu einer Probefahrt mit einem Vorführmodell einer Grand Sturdy des norwegischen Händlers Thor Nilsen. Der Sturm war seit der Nacht deutlich abgeflaut, die Dünung war aber noch immer stark. Ganz bewusst überlies ich das Steuer weitgehend den Wellen, doch das kleine Schiff steuerte sich wie von selbst durch die stürmische See. Ich war überrascht und zufrieden.

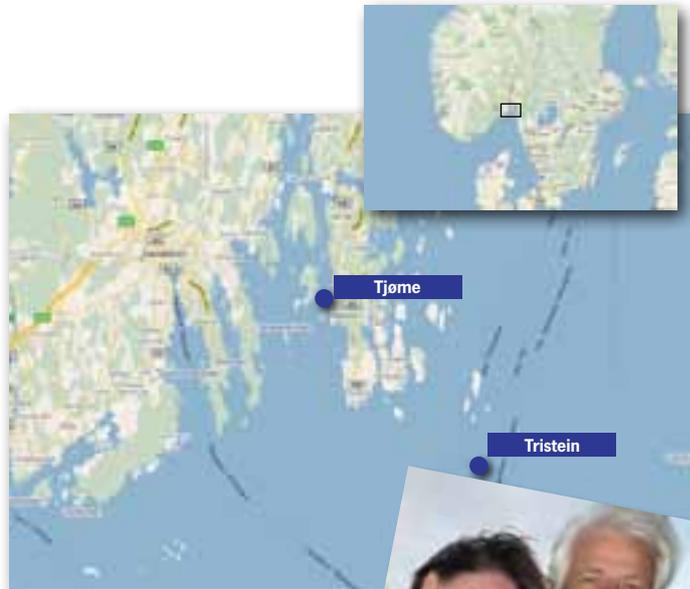
An dem Wintertag draußen auf dem Fjord sagte Julius, dass "wir diesen Ausflug in ein paar Wochen zu Fuß machen können, wenn wir wollen". Damit hat er natürlich Recht. Es scheint ein strenger Winter zu werden und der Fjord wird wohl bald zugefroren sein. Das passiert nur etwa alle 5 bis 10 Jahre. Auf dem Rückweg zur Anlegestelle vor unserem Haus besprachen wir, wie wir die Linssen winterfest machen. Ein paar Stunden Arbeit, dann kann der Winter kommen.

Irgendwann Ende März oder Anfang April können wir die Leinen wieder los machen. 

Weitere Informationen:

Linssen Yachts Norwegen - Thor R. Nilsen AS

Skjerkøyveien 54
 N-3960 Stathelle
 Tel. +47 35 96 87 50
 Fax +47 35 96 87 51
firmapost@trn.no
www.trn.no



Heidi und Helge Johnsen sind - wie Sie lesen konnten - passionierte Wassersportler. Meist sind sie an der norwegischen und schwedischen Küste unterwegs. Helges Leidenschaft gilt Holzschiffen traditioneller Bauweise. Ein Höhepunkt war es für ihn, mit mehreren Freunden einen 76 Fuß langen und 110 Tonnen schweren Zweimaster aus dem Jahr 1877 zu restaurieren. Das Schiff wurde später an das "Norwegian Inspectorate of Ancient Objects" übergeben. 1987 (110 Jahre später) baute er eigenhändig ein 30-Fuß-Schiff in Klinkerbauweise, das er immer noch besitzt. 2009 beschlossen Heidi und Helge, ihre Colin Archer gegen eine Grand Sturdy 40.9 AC einzutauschen. 



"... in ein paar Stunden bereit für den Winter ..."



Text und Fotos: Ivo Menzel

BURGUND VERWÖHNT MIT FASZINIERENDER KULTUR, OPULENTER KÜCHE UND EXQUISITEN WEINEN

WER DIE WENIGER BEKANNTEN SEITEN DIESER URFRANZÖSISCHEN REGION VOM WASSER AUS ERKUNDEN WILL, SOLLTE DEN CANAL DU NIVERNAIS IN BETRACHT ZIEHEN. MIKE GARDNER-ROBERTS VON FRANCE FLUVIALE HAT DAZU DIE PASSENDE LINSSSEN YACHT IM CHARTERPROGRAMM.

„Villiers-sur-Yonne?“ Der Taxifahrer am Bahnhof von Auxerre runzelt die Stirn. „Mon dieu“, schüttelt er den Kopf, „wo wollen Sie hin? Nach Villers-sur-Yonne? Außer ein paar Häusern und einer alten Kirche gibt es dort nichts.“ „Genau da möchten wir hin“, antworten Petra und ich. Der Fahrer schüttelt den Kopf, schiebt seine Mütze nach hinten und kurvt uns über schmale Landstraßen, durch rustikale Dörfchen und dichte Wälder ans Ziel unserer Wünsche.

Eine Stunde später ist für ihn die Welt wieder in Ordnung. Petra steigt aus dem Taxi, geht über die mittelalterliche Yonne-Brücke und winkt unten am Ufer einer nagelneuen Linssen Grand Sturdy zu. „Oh, là, là! Hausboot“, grinst der Taxifahrer, „deshalb sind Sie hier.“ Ich schmunzle, hole unsere Sachen aus dem Kofferraum und zahle. „Das hat ja prima geklappt“, begrüßt mich Klaus wenige Minuten

später an Bord. Während Petra das Innenleben der Yacht gebühlich in Augenschein nimmt, schildert mir Klaus den bisherigen Törnverlauf. „Ich habe das Schiff“, sagt er, „unten im Städtchen Decize an der Loire übernommen. Die spannendsten Highlights der Strecke waren die rund 1.200 Meter langen Schiffstunnel von La Collancelle, die 16 Schleusen der Schleusentreppe Sardy-lès-Épiry und gestern das mittelalterliche Bilderbuchdörfchen Vézelay mit seiner mächtigen Madonnenkirche. Seit heute Mittag liege ich hier und warte auf euch.“

Der Abend wird lang. Klaus hat ein köstliches plateau de fromages - eine Käseplatte - auf den Tisch gezaubert. Dazu reicht er Schinken, Gänseleberpastete, Weintrauben und - wie könnte es anders sein - Pinot Noir und Chablis. Wir erzählen und erzählen. Der Mond hat längst die altherwürdigen Obst- und Platanenbäume rund um unseren Liegeplatz in silberfarbenes Licht getaucht, ir-

gendwann kündigt eine ferne Kirchturmglocke dumpf den nächsten Tag an, wir stoßen noch einmal auf den Törn und die schmucke Linssen an, wünschen Klaus bonne nuit und nehmen Kurs auf unsere komfortable Achterkajüte.

Punkt 8.00 Uhr kitzelt uns die Sonne aus den Federn, ich klettere vom Boot, um frische Baguettes zu holen. Doch ob es in dem Dorf überhaupt einen Bäcker gibt? Die Frage beantwortet sich von selbst. Kaum bin ich auf der Yonne-Brücke, da rumpelt ein Kastenwagen über die Rue du Pont. Das Fahrzeug stoppt. Das Seitenfenster öffnet sich und gibt den Blick auf einen Berg ofenwarmer Stangenbrote frei. „Wie viele möchten Sie“, fragt mich die Fahrerin. Ich kaufe drei Baguettes, sie bedient die restlichen Kunden und verabschiedet sich mit einem charmanten „au revoir“ ins nächste Dorf. Zurück auf dem Schiff duftet es nach frisch gebrühtem Kaffee, wir frühstücken, dann legt Klaus Richtung Clamecy ab.

Die Laune steigt. Auf die saftigen Wiesen mit ihren weißen Charolais-Rindern folgen sanfte Flußauen, leuchtend gelbe Rapsfelder und dunkler Wald. An der Schleuse vor Chevroche warten zwei Radler aus Oldenburg. „Wir sind Uwe und Margit“, stellen sich die beiden vor. Sie sind seit einer Woche von Decize aus unterwegs nach Auxerre. Während Uwe die Gasthöfe entlang des Kanals in höchsten Tönen lobt, wirft Margit neugierige Blicke auf die Linssen. „Wir haben“, sagt sie, „ja schon einige Kreuzfahrt-Urlaube gemacht. Vor allem auf der Aida. Aber so

ein schnuckeliges Liliput-Schiffchen haben wir noch nicht gesehen.“ Klaus sieht aus, als hätte er in eine Zitrone gebissen. Doch er verkneift sich jeden Kommentar und fragt die beiden statt dessen freundlich, ob sie nicht ein Stück mitfahren wollten. „Ganz so klein ist das Schiffchen nicht.“ „Klar“, strahlt Margit, „nichts lieber als das.“

Während die beiden an Bord kommen, rauscht ein weißer Renault heran. Ein junges Kerlchen springt heraus und spurtet zur Schleuse. Zack, krempelt er die Ärmel hoch, spuckt in die Hände und kurbelt die Sperrtore auf. Zehn Minuten später schiebt uns die Linssen wie auf Schienen weiter Richtung Clamecy. Das erste Signet dieser ehemaligen Flößerstadt ist der Glockenturm der Martinskirche. Schlank und rank ragt er zwischen dichten Ahornbäumen in den strahlend blauen Himmel. Wir machen im kleinen Stadthafen fest und erklimmen die auf einer Anhöhe gelegene Altstadt.

Die Idee zum Bau des Kanals reicht bis ins 16. Jahrhundert zurück. Schon damals waren die Wälder rund um Paris abgeholzt, musste das Brenn- und Heizmaterial für die prosperierende Hauptstadt von weit her über holprige Landstraßen herangeholt werden. Abhilfe sollte der Canal du Nivernais als schiffbarer Brückenschlag zwischen Paris und den Wäldern des Bazois schaffen. Bis zum Betrieb des ersten Teilstücks freilich vergingen rund 250 Jahre. Doch was heißt hier Betrieb? Die Bäume wurden irgendwo in den Wäldern geschlagen, zerkleinert und einfach in die Bäche und Flüsse geworfen. In Clamecy fisch-



te man sie heraus und schnürte sie zu 75 Meter langen und 5,50 Meter breiten Flößen zusammen. Wackere Kerle kletterten auf die wackeligen Dinger und manövierten sie mit langen Stangen nach Paris. Aber das 5000-Seelenstädtchen Clamecy war mehr als nur der Holzumschlagplatz der Hauptstadt. Seine pittoresken Fachwerkhäuser, lauschigen Gässchen und urigen Kneipen sind auch die Heimat der Schriftsteller Romain Rolland und Claude Tillier. Derweil Tillier mit der Humorsatire „Mein Onkel Benjamin“ die Welt zum Lachen brachte, setzte sich der Nobelpreisträger Rolland während des I. und II. Weltkriegs für Frieden und Völkerverständigung ein.

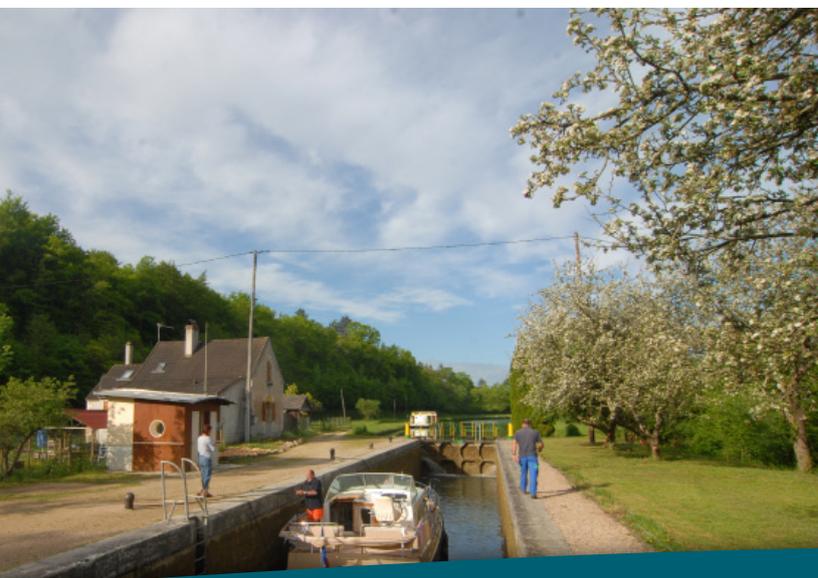
Zurück an Bord, spannt sich in Pousseaux eine handbetriebene Hebebrücke über den Kanal. An eine Durchfahrt ist nicht zu denken, die betagte Stahlkonstruktion reicht unserer Linssen nur bis zur Reling. Was sollen wir tun? Warten? Auf wen? Weit und breit ist niemand zu sehen, es gibt kein Wärterhäuschen, keine Telefonnummer, nur ein Schild, das bei der eigenmächtigen Bedienung der Brückenkurbel saftige Strafen androht. „Warten wir“, beschließt Klaus. Skippers Wort ist Gesetz ... wir warten ... 10 Minuten, 15 Minuten, 20 Minuten ... nach einer halben Stunde kommt uns ein Boot entgegen, der Schiffsführer legt an, springt raus und kurbelt - wir trauen unseren Augen nicht - die Brücke hoch. Wir sollen passieren, ruft er uns zu. Was wir natürlich auch gerne tun ...

Schlag 19.00 Uhr beenden die Schleusenwärter am Kanal ihren Dienst und machen sich auf den Weg zu ihren Lieben daheim. Wie es der Klabaftermann will, erreichen wir die Schleuse von Châtel-Censoir ein paar Minuten zu spät. „Rien ne va plus“, achselzuckt Klaus, „nichts geht mehr. Also bleiben wir die Nacht hier in der Marina. Aber wo bekommen wir jetzt noch etwas zu essen?“ „Fünf Kilometer weiter“, empfiehlt uns ein Marina-Mitarbeiter, „gibt es eine gute Rôtisserie.“ Wir überlegen noch, da hat

er schon ein Taxi bestellt und wünscht uns guten Appetit. Nach ein paar flott gefahrenen Kurven entlang schroffer Felsen nehmen wir in einem rustikalen Gasthof Platz. Kaminfeuer prasselt, an den Wänden hängen Fotos von Bergsteigern. „Bon soir“, begrüßt uns der Koch und fragt, was wir denn essen wollten. „Es gibt Forelle, Bressehuhn und Charolais-Rind.“ Wir bestellen Rind. „Eine gute Wahl“, kommentieren die drei Männer am Nachbartisch unsere Order. Sie sind Felskletterer, kommen aus Paris und gehen hier in den schroffen Rocher du Saussois ihrem waghalsigen Abenteuersport nach.

Der französische Schriftsteller Stendhal war ein begeisterter Fan der burgundischen Kanalschifffahrt. „Man sieht das Land besser als von der Postkutsche aus“, schwärmte er vor rund 200 Jahren. Und so ist es auch noch heute - vorausgesetzt, man hat Zeit. Und die haben wir! Ohne Stress und Hektik schlendern wir durch die verschlafenen Gässchen des hoch auf einem Felsvorsprung über der Yonne thronenden Maily-le-Château, lassen uns die leckeren Forellen vom Fischzüchter Monsieur Paigeaud bei Prégilbert munden, durchstreifen das pittoreske Wehrdörfchen Cravant an der Mündung der Cure in die Yonne und steuern jetzt in aller Ruhe Bailly an. Wie dahingemalt, schlängelt sich die Yonne zwischen Wäldern und Weinbergen dahin, reicht uns am Quai von Bailly den Festmacher und führt uns eine kleine Anhöhe hoch zum Fuß des Col du Crémant. Hinter dem klangvollen Namen verbirgt sich ein rund 200 Meter hoher Kalksteinfels. Seine Höhlen dienen der regionalen Winzergenossenschaft Bailly Lapierre als Weinkeller. Auf vier Hektar Gewölbefläche lagern rund fünf Millionen Flaschen, ein Vermögen, das man am Eingang - in homöopathisch kleinen Dosen - verkosten und - in beliebig großen Mengen - käuflich erwerben kann. Natürlich probieren wir die edlen Tropfen. Und stellen fest, dass es zwischen Burgunds Hauptstadt Dijon und dem Städtchen Beaune nicht nur exorbitant gute Rotweine sondern hier im Nordwesten der Region auch göttliche Crémants zu genießen gibt.

Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt. Anderntags Punkt 9.00 Uhr passieren wir die Schleuse von Bailly. Châteaux und Herrenhäuser rücken ins Bild, die ehemaligen Treidelpfade sind jetzt asphaltierte Radfahrwege und über die Brücken rauscht wieder der Autoverkehr. Fünf Schleusen weiter gibt sich die 38.000-Einwohnerstadt Auxerre die Ehre. Nach insgesamt 170 Kanalkilometern und 110 Schleusen ist die Linssen am Ziel. Eigentlich hätten wir unsere schwimmende Luxusherberge schon



in Vermenton abgeben müssen. Aber Klaus hatte mit Mike Gardner Roberts, dem Chef der Charterbasis France Fluviale, ein Agreement getroffen und so nimmt der gebürtige Brite und frankophile Kanal-Fan sein Schmuckstück hier im Sportboothafen von Auxerre in Empfang. Die Modalitäten sind schnell erledigt; Klaus bummelt mit uns noch durch das pittoreske Labyrinth der Fachwerkaltstadt, wir besichtigen St-Étienne, die wohl berühmteste gotische Kathedrale Burgunds, verabschieden uns am Tour de l'Horloge, am Uhrturm, von Klaus und steigen ins Taxi. „Villers-s-Yonne“, fragt mich der Fahrer. Ich schaue ihn mit großen Augen an, runzle die Stirn ... erkenne ich ihn wieder und grinse. „Non, non! Erst zum Weinkauf nach Chablis und dann zum Zug nach Paris.“ „D'accord“, murmelt der Franzose in seinen imaginären Bart, schiebt seine Mütze nach hinten und gibt Gas.



Burgund

Burgund, östlich in der Mitte Frankreichs gelegen, ist ein hügeliges, bis zu 900 m hohes Land, 31.600 qkm groß und besteht aus den Departements Côte d'Or, Saône-et-Loire, Nièvre und Yonne. Hauptstadt des Departements Yonne ist die am gleichnamigen Fluss gelegene 38.000-Einwohner-Urbane Auxerre (www.auxerre.com). Sie zählt nach Dijon zu den schönsten Städten Burgunds. Neben vielen mittelalterlichen Sehenswürdigkeiten, allen voran die gotische Kathedrale St-Étienne ist das 16 km östlich gelegene Chablis mit seinen weltberühmten Chardonnay-Weinen einen Abstecher wert. Die größte Stadt Burgunds ist Dijon mit 150.000 Einwohnern.

Canal du Nivernais

Die Idee eines Kanals zwischen der Loire und der Seine geht auf die Zeit von König Heinrich IV. (1553-1610) zurück. 1784 erfolgte der erste Spatenstich, nach weiteren 60 Jahren wurde der Kanal als „Holz(transport) weg“ seiner Bestimmung übergeben. Er ist 174 km lang und verfügt über 110 Schleusen. Zu den spektakulärsten Bauten zählen die Tunnel von La Collancelle (758 m Länge), von Mouas (268 m) und Breuilles (212 m), die Schleusentreppe im Tal von Sardy (16 Schleusen auf 3 km mit einem Gesamthöhenunterschied von 48 m) sowie das Aquädukt von Montreuillon (33 m hoch, 145 m lang).

Nähere Informationen über Charterboote im Burgund?

Burgundy Cruisers SARL

1 Quai du Port,

F-89270 VERMENTON

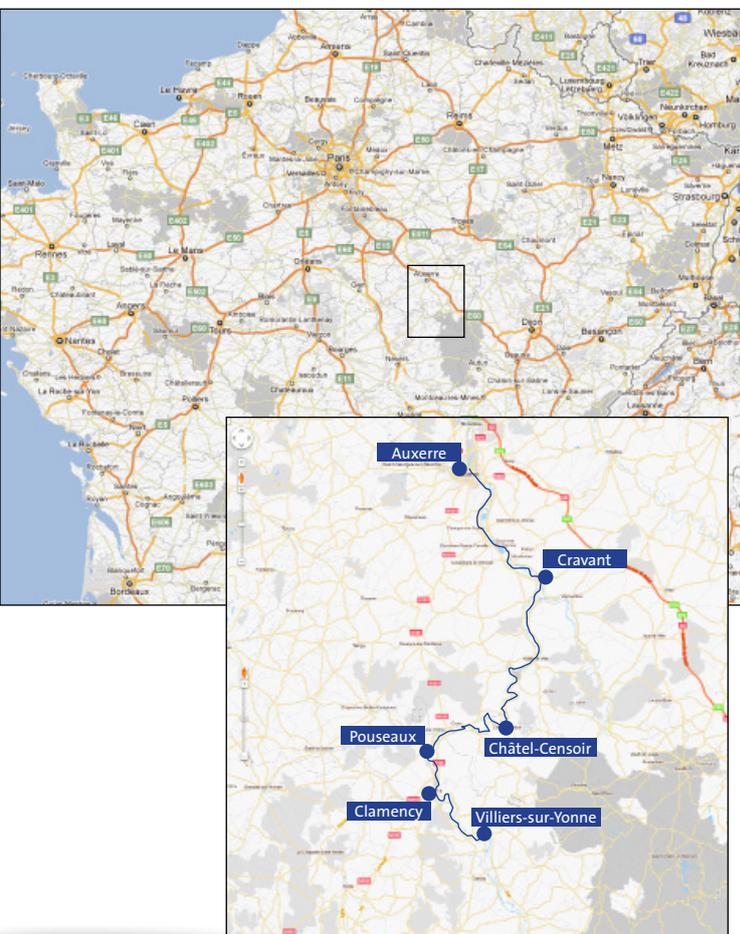
Tel.: +33 (0)3 86815455

Fax: +33 (0)3 86816787

france-fluviale@orange.fr

www.francefluviale.com

www.linssenboatingholidays.com





Text und Fotos: Trudy Rutten und Jan Brummel

DÄNEMARK: DER ARCHIPEL VON GROSSEN UND KLEINEN, OFT UNBEWOHNTEN INSELN

DEN WUNSCH, EINMAL AUF DEM MEER ZU FAHREN, HABEN WIR SCHON EINE GANZE WEILE. IM MÄRZ 2012 BEKOMMEN WIR UNSERE GRAND STURDY 430 MARK II. MIT ZWEI MOTOREN UND STABILISATOREN IST DIE RIETVAER BEREIT FÜR IHRE ERSTE SEEFAHRT. WIR ENTSCHEIDEN UNS FÜR EINE SEEREISE NACH DÄNEMARK. ZUSAMMEN MIT UNSEREN BEIDEN HUNDEN MACHEN WIR AM 29. JUNI AN DER LINSSEN-WERFT DIE LEINEN LOS.

Wir fahren rheinaufwärts. Die ersten drei Wochen unserer Reise führen uns durch Deutschland. Die deutschen Kanäle sind gut fahrbar. Die Berufsschiffahrt nimmt bei einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h Rücksicht auf die Freizeitschiffer. Übernachtungsmöglichkeiten finden wir mühelos in den Yachthäfen und an den Kais (der Berufsschiffahrt). Die Wasserpolizei wacht über die Einhaltung der Vorschriften auf dem Wasser.

Auf dem Elbe-Seitenkanal bestaunen wir zwei kunstvolle Bauwerke. Eines davon ist die Schleuse bei Uelzen, die eine Fallhöhe von 22 Metern hat. Die Schleuse ist ein

ler wird man dort aber ganz entspannt durchgeschleust. Das Schiffshebewerk Scharnebeck (Lüneburg) überwindet 38 Höhenmeter. Das sieht eindrucksvoll aus, ist praktisch aber ganz problemlos: Man fährt in den Hebetrog hinein, macht das Schiff fest und während man auf der Brücke die Aussicht genießt, ist man innerhalb von 20 Minuten unten.

ELBAUFWÄRTS

Bevor man die vorwiegend durch Regen gespeiste Elbe hinauffährt, empfiehlt es sich, die Regenvorhersagen für Deutschland und Tschechien zu verfolgen. Bei starkem

DÄNEMARK: DER ARCHIPEL VON GROSSEN UND KLEINEN INSELN

auf 10 km/h ansteigen. Wir haben eine Gegenströmung von 3 km/h – eine nette Abwechslung zur Fahrt auf den Kanälen. Die Landschaft ist überwältigend. Doch wegen der vielen Buchten und Untiefen ist Vorsicht geboten. Die Fahrrinne ist gut gekennzeichnet. Immer öfter sehen wir jetzt dänische Flaggen. Wir legen bei Marina Lauenburg an, einem historischen Schifffahrtsstädtchen mit Fachwerkhäusern und dem Elbeschiffahrtsmuseum.

Von dort aus setzen wir unsere Reise über den Elbe-Lübeck-Kanal fort und fahren durch die hügelige, waldreiche Landschaft des Herzogtums Lauenburg und durch den Naturpark Lauenburgische Seen. Der 62 Kilometer lange Kanal wurde um das Jahr 1900 für den Transport von Salz zwischen Uelzen und Lübeck angelegt und hat sechs Schleusen. Hier dürfen wir nur im Konvoi und nicht schneller als 10 km/h fahren.

LÜBECK (SIEHE TITELBILD)

Die Einfahrt in diese alte Hansestadt ist fantastisch! Wir machen im Hansa Marina Neugen, einem beliebten Hafen nahe der Innenstadt, fest (Reservierung empfohlen). Lübeck ist ein riesiges Freilichtmuseum: Über die ganze Stadt verteilt liegen historische Häfen, prachtvolle Kaufmannshäuser, Warenlager und Kirchen. Ein längerer Aufenthalt dort lohnt sich in jedem Fall. In der Nähe des Hafens Hansa Marina steht eines der wichtigsten mittelalterlichen Gebäude der Stadt: das Haus der Schiffergesellschaft aus dem Jahr 1535. Wahrhaft ein Stück lebendige Geschichte. Seit 1868 beherbergt das Haus eine Gaststätte, in der sich Touristen aus aller Welt treffen.

Richtung Ostsee

TRAVEMÜNDE

Von Lübeck aus fahren wir durch die kurvenreiche Flussmündung und erreichen nach zweistündiger Fahrt schließlich den Ostseehafen Travemünde. Große Fähr- und Seeschiffe fahren dicht an uns vorbei und der Schiffsverkehr nimmt zu. Durch das Hafengebiet fahren wir auf die Ostsee und bestaunen mit großen Augen das Geschehen um uns herum: Es wimmelt nur so vor Fährschiffen, Fischereiboote, Segel- und Motoryachten und Speedbooten. Wir kehren um und legen im Yachtclub Fischereihafen an. Von dort aus sieht man die Fähren vorbeifahren.

DIE DEUTSCHE OSTSEE

Inzwischen sind wir genau drei Wochen unterwegs und bereit, auf die Ostsee zu fahren. Das Wetter ist bestens: Sonne und eine Windstärke von 0 bis 5 Knoten. Auf der Ostsee gibt es nur geringe Gezeiten. Das Wasser hat eine mittlere Tiefe. Dadurch entstehen lange Wellen. Besonders im Auge behalten sollte man aber die Windrichtung. Nicht die Windstärke, sondern die Wellenhöhe und die Windrichtung bestimmen nämlich, ob es sich gut fahren lässt. Wir sind mit viel Wind, aber unterhalb der Küste gefahren. Deshalb waren die Wellen nicht so stark.

Nach einem herrlichen fünfstündigen Ausflug machen wir im Hafen Orth auf der schönen deutschen Insel Fehmarn fest. Vor uns liegt der berühmte stählerne Segellogger RYVAR aus Flensburg. An Bord geben die Shanty-Freunde Gimte zünftige Seemannslieder zum Besten.





WIR HISSEN DIE DÄNISCHE FLAGGE

Die Überfahrt nach Dänemark dauert etwa fünf Stunden. Es ist wichtig, die Überfahrt bei gutem Wetter zu machen, da man die Schifffahrtroute von Kiel nach Skandinavien kreuzt. Um sicher bei den deutschen Inseln anzukommen, heißt es gut aufpassen und so gerade wie möglich überfahren. Unser AIS zeigt uns die Geschwindigkeit der anderen Schiffe an. Dass sie auf festem Kurs fahren, sorgt für Übersichtlichkeit. Es ist einfach herrlich, die riesigen Seeschiffe in voller Aktion zu sehen. Sobald man zwischen den Inseln angekommen ist, sieht man hauptsächlich Freizeit- und Fischerboote.

DAS WETTER

Bei starkem Wind über dem Meer können, selbst auf engsten Gewässern, starke Wellen entstehen. Auf unserer Reise erleben wir bei Windstärken von 0 bis 40 Knoten sehr wechselhaftes Wetter. Das Wetter kann sich innerhalb von nur einer Stunde ins komplette Gegenteil verkehren. An einem Tag erleben wir vier Wetterumschläge, was uns aber keine großen Schwierigkeiten bereitet, weil wir im Windschatten der Inseln fahren.

FAHRGEBIET

Der Archipel aus zahlreichen großen und kleinen, oft unbewohnten Inseln wird zu Recht als Dänische „Südsee“ bezeichnet. Vor allem an der Südseite Fünens gibt es relativ viele Sonnenstunden. Regelmäßig tauchen am Horizont wunderschöne Küsten mit Klippen und umsäumt von Stränden und gemütlichen Häfen auf. Gut gefallen uns auch die Fjorde, in denen immer wieder Tümmeler dicht an uns vorbeischwimmen. Ein insgesamt herrliches Fahrgebiet, in dem man, ohne von Brücken und Schleusen aufgehalten zu werden, von Hafen zu Hafen fährt.

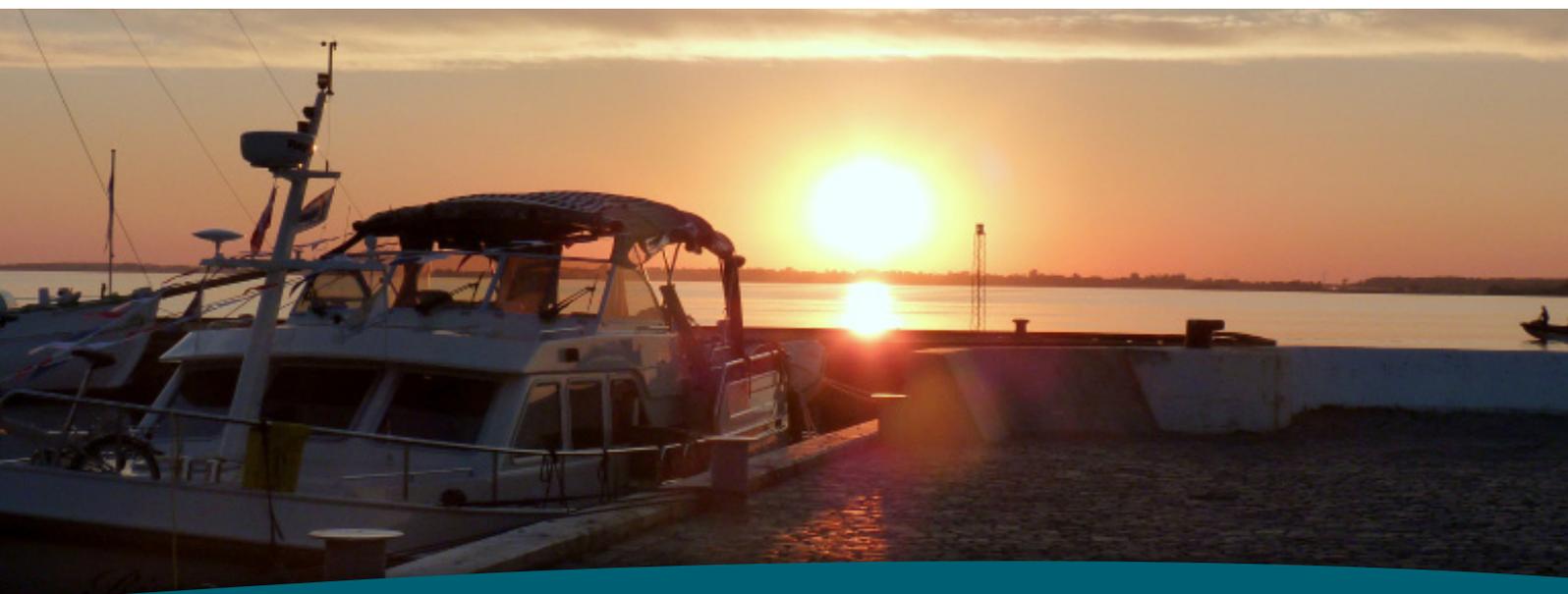
DIE HÄFEN

Die Yachthäfen sind gut ausgestattet und bieten Zugang zum Internet. Jeder Hafen funktioniert nach demselben Prinzip: Ein grünes Schild bedeutet, es gibt noch freie Plätze. Ist das Schild rot, ist der Hafen belegt. Bezahlt wird an einem Automaten. Dort erhält man neben einem Zahlungsbeleg, den man an seinem Boot anbringt, auch einen Einwahlcode für das Internet. Das Liegegeld beträgt zwischen € 23 und € 34 (14 Meter Länge). Die Segelboote sind in der Überzahl, man sieht aber auch Motoryachten und Speedboote. Außer vielen Dänen treffen wir Deutsche, einige Niederländer sowie Schweden und Norweger. In der Hochsaison ist es manchmal nicht einfach, nachmittags noch einen Liegeplatz zu finden. Da die Fahrtzeiten relativ kurz sind, findet man aber, wenn man beizeiten losfährt, meistens schon einen Platz. Ankern ist eine gute Alternative.

NACH LANGELAND

In der Kieler Bucht bekommen wir es zum ersten Mal mit langen Wellen und starkem Seitenwind zu tun. Dank der Stabilisatoren kommen wir aber gut zurecht und schlängeln langsam weiter. Der beliebte Hafen Marstal ist überfüllt. Deshalb fahren wir weiter nach Rudkøbing. Bei starkem Wind kann am Hafeneingang eine starke Seiten-

Bei Rudkøbing genießen wir die herrliche Aussicht, das gute Wetter und einen wunderschönen Sonnenuntergang.



DÄNEMARK: DER ARCHIPEL VON GROSSEN UND KLEINEN INSELN

strömung entstehen. Das Wetter ist aber ausgezeichnet und wir fahren ohne Schwierigkeiten in den Hafen ein. Wegen Überfüllung müssen wir zunächst im Arbeitshafen festmachen und können erst am nächsten Tag mit Heck Richtung Meer im Yachthafen anlegen. Wir genießen die herrliche Aussicht, das gute Wetter und einen wunderschönen Sonnenuntergang. Rudkøbing ist ein altes Handelsstädtchen mit lebendigem Stadtzentrum und ist der perfekte Ort, um Vorräte aufzufüllen.

TÅSINGE

Nach kurzer Überfahrt erreichen wir die Insel Tåsinge. Angeschmiegt an die Hügel liegt der kleine Ort Troense, wo wir an der Außenbrücke des Yachthafens Badelaug festmachen. In diesem Hafen gibt es noch ganz traditionell einen Hafenmeister. Im glasklaren Wasser sieht man Krabben am Meeresboden und viele Quallen. Hin und wieder sorgen Speedboote für große Wellen. Zum ersten Mal erleben wir eine unruhige See (20 cm).

In dem wunderschönen Ort leuchten reetgedeckte Fachwerkhäuser in Gelb, Weiß und Rot und es gibt viele romantische Gärten mit Rosenstöcken und Obstbäumen. Die Verbundenheit mit der Schifffahrtsgeschichte ist hier noch deutlich zu spüren.

FUNEN – FÅBORG

Als wir Richtung Fåborg ablegen, ist es bewölkt und neblig und schließlich beginnt es zu regnen. Der Wind peitscht uns mit einer Stärke von 17 Knoten entgegen. Beide Yachthäfen, die wie ansteuern, sind belegt. Schließlich können wir aber doch am Holzsturmdeich des zweiten Hafens

anlegen. Gegen Abend klart es auf und uns eröffnet sich der Blick auf die umliegende liebevolle Landschaft mit ihren niedlichen Häusern, gelben Kornfeldern und grünen Wäldern. Am nächsten Morgen ziehen wir in den gemütlichen Handelshafen um. In einiger Entfernung legen Fährschiffe in Richtung der vor der Küste gelegenen Inseln ab. Fåborg hat den Flair einer Handelsstadt aus dem 19. Jahrhundert. Sehenswert sind das Stadttor sowie die zahlreichen Innenhöfe und Fachwerkhäuser der Festungsstadt. Der Hafen ist ein bei Segelsportlern und Charterbooturlaubern beliebtes Ziel. Im nahegelegenen Industriebahnhof wird in einer ehemaligen Räuherei Fisch verkauft.

In Fåborg nehmen wir Abschied von den netten Dänen, die uns zwei Wochen lang begleitet haben. Sie geben uns noch ein paar gute Dänemark-Tipps mit auf den Weg. Es ist immer wieder schön, unterwegs nette Menschen zu treffen. In Minden haben wir zum Beispiel Marjolein und Jo Dohmen vom niederländischen Wassersportverband kennengelernt und in Heidanger haben wir Joke und Dick Peek, die ebenfalls mit ihrer Linssen unterwegs waren, getroffen.

Wir fahren weiter zum Hafen Marina Assens. Das ist ein moderner, direkt am Strand gelegener Hafen mit allen wünschenswerten Einrichtungen und einem eigenen Hafenrestaurant. Assens ist ein sehr alter Handelsort (Gründung 1231) mit schönen Sträßchen, Kaufmannshäusern und Innenhöfen. Tipp: das kulturhistorische Museum Willemoesgårdens Mindestuer. Der Ortskern und ein Supermarkt sind zu Fuß gut zu erreichen. Direkt vor dem Hafen sehen wir wieder Tümmeler!



JUTLAND - SØNDERBORG

Dank des guten Wetters haben wir eine fantastische Aussicht auf die goldgelben Felder und die bis zu 125 Meter hohen Hügel Fünens. Wir fahren in den Alsfjord ein und erreichen den malerischen Hafen von Sønderborg. Wir machen am schönen Stadtkai fest. In der Nähe gibt es ein Eiscafé. Die Dänen scheinen ganz verrückt nach Eis zu sein. Jedenfalls stehen Jung und Alt an, um sich mit einer ordentlichen Portion Eis einzudecken. Vor uns sehen wir die größte Sehenswürdigkeit der Stadt: das Schloss, das auf eine im Jahr 1170 im Auftrag Waldemars I. zur Abwehr der Wenden errichtete Küstenverteidigung zurückgeht. Zunächst als schwerer, verstärkter Turm gebaut, wandelte sich das Bauwerk im Laufe der Jahrhunderte zum Renaissanceschloss. Ab 1864 wurde es zunächst als Kaserne und später als Museum genutzt. TIPP: Spaziergang am Meer entlang zum Schloss und zum historischen Ortskern.

ZURÜCK NACH DEUTSCHLAND

Wir legen in Sønderborg ab und verlassen damit wehmütig Dänemark. Es waren drei wundervolle Wochen, die wir durch und durch genossen haben. Wir fahren durch die Seeschleuse bei Kiel und danach noch drei Stunden bis Rendsburg. Eine ziemlich lange Etappe! Den überwiegenden Teil der Strecke fahren wie unterhalb der Küste. Als wir die Mündungen der Flensburger Förde und der Eckernförde passieren, ist der Wind stärker und sind die Wellen höher. Doch unsere Linsen fährt unbeirrt weiter.

KIELER BUCHT – NORD-OSTSEE-KANAL ODER KIEL CANAL

Die Kieler Bucht ist einer der am meisten befahrenen Schifffahrtswege der Welt. Große See- und Kreuzfahrtschiffe fahren unermüdlich zwischen Nord- und Ostsee hin und her. Bei Kiel helfen Lotsen den Schiffen bei der Einfahrt in den Kiel Canal. Über Funk hören wir, wie die Seeschiffer Kontakt miteinander halten, um das Schleusen

Die Kieler Bucht ist einer der am meisten befahrenen Schifffahrtswege der Welt.

und Vorbeifahren im Kanal zu koordinieren. Die Fahrgeschwindigkeit dieser Seeriesen beträgt 10 bis 14 Kilometer pro Stunde. Da der Kanal aber 160 Meter breit ist, werden wir kaum aufgehalten. Die Lotsen sorgen für Sicherheit und nehmen Rücksicht auf Freizeitschiffer. Unser AIS-Send- und Empfangsgerät erweist sich einmal mehr als nützlich. Der Nord-Ostsee-Kanal ist 100 Kilometer lang. Die Durchfahrt dauert zwei Tage. Jedes Jahr fahren 19.000 Freizeitboote durch den Kanal. Einsamkeit kommt da ganz sicher nicht auf.

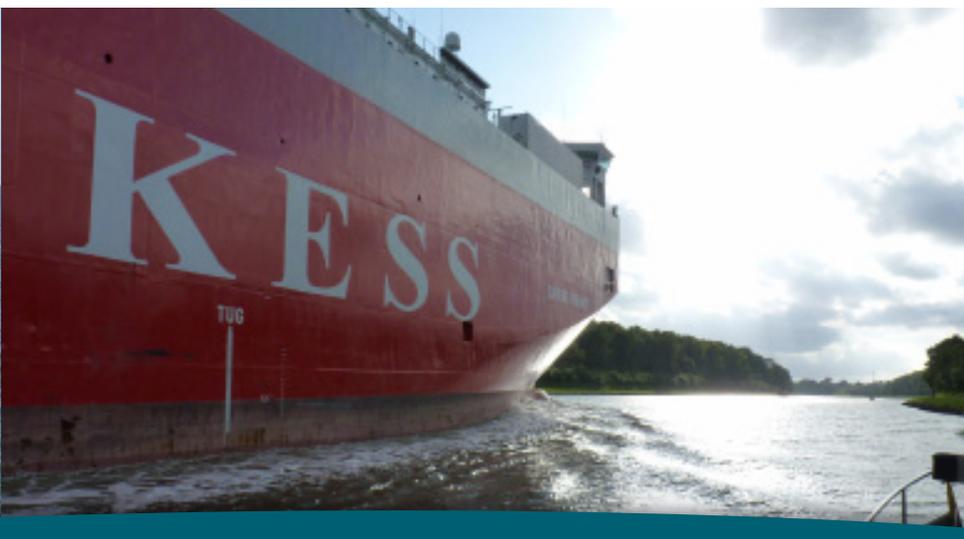
SEESCHLEUSE KIEL

Nach einem festen Ablaufplan fahren erst die Seeschiffe in die Schleuse. Sobald diese sicher festgemacht haben und die Schrauben aus sind, erhalten die Freizeitboote in der Reihenfolge ihrer Ankunft die Genehmigung zum Einfahren. Wir müssen zwei Stunden warten, bis wir endlich an der Reihe sind. Nach dem Schleusen fahren die Freizeitschiffer vor den großen Schiffen aus der Schleuse. In dieser Schleuse anzulegen, ist nicht ganz so einfach. Man muss von Bord gehen, um an den Ringen auf dem sehr rutschigen schwimmenden Steg festzumachen (auch das Gummi ist rutschig). Über die Schleusentreppe gehen wir zum deutschen Schleusenwächter.

ELBEMÜNDUNG – CUXHAVEN

Bei Brunsbüttel fahren wir durch die Seeschleuse die Elbe hinauf. Vor der Überfahrt nach Cuxhaven muss man den Wetterbericht genauesten verfolgen. Jan hält diesbezüglich schon seit Wochen Kontakt zu Seglern mit Erfahrung auf See. Der Moment scheint gut gewählt: Es ist Ebbe und beinahe windstill. Drei Kilometer vor Cuxhaven schwillt der Nord-Westwind dann aber im Nu auf 25 bis 33 Knoten an. Weil wir mit der Strömung, aber gegen den Wind fahren, kämpfen wir mit heftigen Brechern. Obwohl die Rietvaer offensichtlich gut klarkommt, finden wir das Ganze nicht mehr so lustig. Zum Glück ist es nicht weit bis zum Hafen,

Der Autotransporter Kess passiert die Rietvaer im Kiel Canal.



DÄNEMARK: DER ARCHIPEL VON GROSSEN UND KLEINEN INSELN

wo es schön ruhig ist. Während draußen der Wind heult, sitzen wir im gemütlichen Hafenrestaurant der Seglervereinigung Cuxhaven und erholen uns von unserem Abenteuer.

DEUTSCHE BUCHT

Die Deutsche Bucht ist der südöstliche Teil der Nordsee. Im Süden der Bucht liegen die niederländischen und deutschen Watteninseln, im Osten grenzt sie an das dänische Jütland und im Norden an die Doggersbank. Im Süden verläuft die viel befahrene Schifffahrtstraße zwischen der Elbmündung und der Straße von Calais. In der Deutschen Bucht bekommt man es mit über Island hereinziehenden Tiefdruckgebieten und vom Wind aufgewühlter See zu tun.

Unsere Abfahrt stimmen wir auf die Strömung ab. Unsere Berechnungen erweisen sich als richtig, denn als wir in die Biegung der Wesermündung einfahren, wechselt die Tide und wir fahren mit der Strömung. Die 100 Kilometer lange Etappe führt uns über die Shippingline der Elbmündung, um die Insel Scharhorn und durch das Wattengebiet der Alten Weser. Wir legen in Bremerhaven an.

Bremerhaven ist eine der ältesten Städte Deutschlands und hat eine schöne moderne Innenstadt, in der auch der Hafen Marina Loyd liegt. In einer parkartigen Anlage entdecken wir das Freilichtschifffahrtsmuseum, architektonisch interessante Gebäude, einen Tiergarten, Einkaufszentren und Restaurants – und das alles bei traumhaftem Blick auf die Weser. Historische und moderne Architektur wurden hier geschmackvoll miteinander verbunden. Ein längerer Aufenthalt in dieser Stadt lohnt sich garantiert.

Weil die Flut kurz bevorsteht, fahren wir am 13. August um 5 Uhr morgens weiter. In der Morgensonne bietet sich uns ein atemberaubender Blick auf die Skyline von Bremerhaven. Wir fahren 16 Kilometer flussaufwärts nach Bremen und sehen als Zugabe noch einen Seehund am Ufer der Hunte.

Unsere Reise führt uns weiter durch Deutschland und (teilweise) durch die Niederlande und am 28. August kommt die Rietvaer sicher in unserem Heimathafen Sloten an. Diese Reise, die Fahrt über das Meer, Dänemark und die freundlichen Menschen dort haben wir sehr genossen.



DIE STRECKE

Niederlande: Maasbracht, Roermond, Venlo

Deutschland: Wesel, Dorsten, Münster, Recke, Minden, Peine, Heidanger, Launeburg, Schiffshebewerk Scharnebeck, Mölln, Lübeck, Travemünde, Fehmarn - Hafen Orth

Dänemark: *Langeland* (Rudkøbing), *Funen* (Troense, Bådelaug, Svendborg, Faaborg, Assens), *Jutland* (Kolding, Sønderborg)

Deutschland: Rendsburg, Brunsbüttel, Cuxhaven, Bremerhaven, Bremen, Oldenburg, Leer

Niederlande: Delfzijl, Groningen, Kootsterille, Sloten

Bücher, die sich als für diese Reise hilfreich erwiesen haben:

Vom Rhein zur Nord- und Ostsee – Manfred Fenzl – Edition Maritim

Vaarwijzer: Noord Duitse Binnenwateren – Hollandia

Vaarwijzer: Scandinavië en de Oostzee - Hollandia

Reisedaten:

Zurückgelegte Distanz – 1833 km

Reisetage – 33

Hafentage – 29

Motorstunden – 172

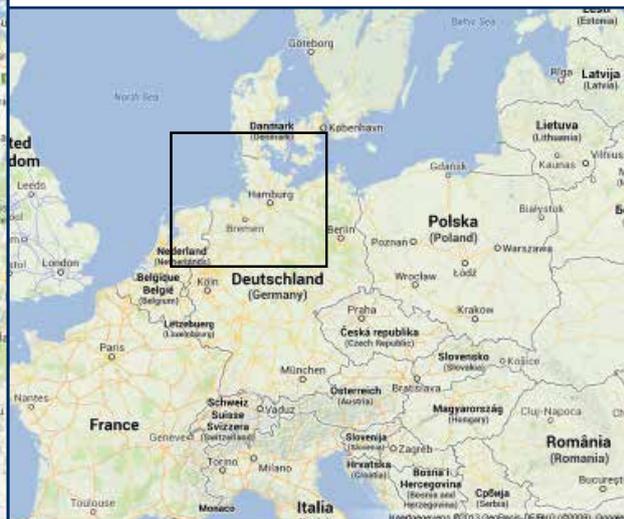
Dieserverbrauch – 1239 Liter



DIE AUTOREN

Jan Brummel und Trudie Rutten sind die begeisterten Eigner der Rietvaer.

Unter www.hondenaanboord.nl finden Sie das vollständige Logbuch zu dieser Reise, Berichte zur Fahrt über See mit einer Linssen-Yacht sowie praktische Tipps für unterwegs. Hundebesitzer finden dort außerdem interessante Informationen zu Bootstouren mit Hund.





Text und Fotos: Luc Vanthoor

VIER MÄNNER UND EIN BOOT

DIE THEMSE IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH IST MIT SICHERHEIT EINER DER DIE FANTASIE AM MEISTEN ANREGENDEN FLÜSSE EUROPAS. DAS PRÄDIKAT „KÖNIGLICH“ ERSCHEINT MIR FÜR DIESE 346 KILOMETER LANGE WASSERSTRASSE MEHR ALS ANGEMESSEN. DIESEN FLUSS AN BORD EINER LINSSEN GRAND STURDY 34.9 AC ZU BEFAHREN, EMPFAND ICH DESHALB ALS BESONDERE EHRE.

Als Peter Cornel, Paul und mich einlud, im Oktober 2013 von der Linssen-Boating-Holidays-Basis „Hobbs of Henley“ durch die Szenerien von „Inspector Barnaby“ zu fahren, hatte ich jedoch einige Vorbehalte. Ich verbinde den Herbst noch immer mit ungemütlichem Regenwetter und die Kombination aus dieser Vorstellung und England schien mir daher die Garantie für eine eher durchnässte Reiserfahrung. Nichts sollte sich als weniger wahr herausstellen als das.

Am Samstag, dem 5. Oktober 2013, gegen 10.00 Uhr kamen wir in Henley-on-Thames, dem Heimathafen des Linssen-Boating-Holidays-Partners „Hobbs of Henley“ an. Die 140 Jahre Erfahrung der Rederei „Hobbs of Henley“ mit dem Empfang von Gästen machten sich sofort bemerkbar. Unsere Linssen, die „Jacqueline IV“, lag mit ordentlich gemachten Betten und mit allem Luxus versehen zwischen einigen anderen, nautische Tradition ausstrahlenden Booten für uns bereits. Während die ersten

„Narrowboats“ an unserem Anlegeplatz vorbeifahren, gehen wir mit Jonathan Hobbs an Bord eines der Juwelen der Rederei: auf das Passagierschiff „New Orleans“. Das Schiff - ein „Sternwheeler“ mit imposantem Schiffsrad am Heck und zwei mächtigen Schornsteinen direkt hinter dem Steuerhaus – sieht aus, als wäre es direkt vom Mississippi hierher auf die Themse gefahren. Zwar wird das Schiff nicht mit Dampf betrieben, aber es sieht aus wie ein richtiger „Steamer“. Nur die Frauen mit Reifrö-



cken, Sonnenhüten und Sonnenschirmen in Begleitung von Männern im Maßanzug, mit Hut und dicker Zigarre habe ich vermisst.

Wir waren noch keine halbe Stunde in Henley-on-Thames, aber ich wusste, dass dies ein besonderes Abenteuer werden würde: vier Männer und ein Boot, eine Kulisse, die die Grandeur des Viktorianischen Zeitalters ausströmt, garniert mit einer ordentlichen Portion nautischer Tradition und das alles in einer Region, in der Gastfreundschaft noch groß geschrieben wird...

Henley-on-Thames liegt in der Grafschaft Oxfordshire. Das Städtchen mit etwas mehr als 10.000 Einwohnern ist die Heimat des „Leander Club“, des ältesten Rudervereins der Welt. Mit der „Henley Royal Regatta“ organisiert der Verein einen der international prestigeträchtigsten Ruderwettbewerbe. Die Regatta wird an fünf Tagen von Mittwoch bis Sonntag in der ersten Juliwoche ausgetragen. Wer die Regatta auf dem Gelände des „Leander Club“ live miterleben möchte, muss ordentlich in die Tasche greifen. Das Gelände ist in dieser Zeit vollkommen abgeriegelt und nur die Mitglieder des Vereins und ihre Gäste haben Zutritt, und das auch nur, wenn sie die Kleiderordnung einhalten.

Nach unserem Besuch auf der „New Orleans“ und nach einer leckeren Tasse Kaffee in einem kleinen Café am Ufer schiffen wir ein. Um die Mittagsstunde machen wir die Leinen los und fahren stromabwärts, ohne eigentlich genau zu wissen, wohin wir fahren werden. Viel Auswahl hat man aber nicht. Die Themse hat in dieser Gegend keine befahrbaren Seitenarme. Man fährt also entweder stromauf- oder stromabwärts.

INSPECTOR BARNABY

Zu meinem großen Erstaunen erkennt Peter einige Orte, an denen wir vorbeifahren, obwohl er dort noch nie gewesen ist. Wie sich schnell herausstellt, ist er ein großer Fan der Detektivserie „Inspector Barnaby“. Die Serie wurde komplett hier in dieser malerisch schönen Umgebung gedreht. Es werden sogar „Inspector Barnaby“-Touren angeboten, die an den bekanntesten Drehorten der Serie vorbeiführen. Was viele Fans der Serie nämlich nicht wissen ist, dass der Ort, an dem die Serie spielt, kein Dorf, sondern eine Grafschaft mit vielen kleinen Dörfern ist, die alle im Großraum um Henley-on-Thames liegen. Eine der Folgen, „Nass und tot“, wurde hauptsächlich in Henley-on-Thames gedreht.

Nach einer halben Stunde Fahrt kommen wir schon zur ersten Schleuse: Hambleden Lock. Zunächst ist nicht klar, ob wir die Schleuse selbst bedienen müssen oder ob der Schleusenwärter uns durchschleusen wird. Weit und breit ist nämlich kein Schleusenwärter zu sehen. Da England ein Land der Traditionen ist und weil es kurz nach der



„Tea Time“, Selbstbedienung

mittäglichen „Tea Time“ ist, kommen wir schnell zu dem Schluss, dass der Schleusenwärter wahrscheinlich irgendwo eine Tasse Tee trinkt und wir die Sache lieber selbst in die Hand nehmen. Keine Viertelstunde später setzen wir unsere Fahrt auf der flacheren Seite der Schleuse fort. Der Fluss schlängelt sich hier durch die Landschaft. Vor uns liegen wie auf einem Gemälde große Weiden, auf denen weiße Wollbällchen auf Pfoten stehen, Ufer mit Trauerweiden, die sich selbst im spiegelglatten Wasser anschauen, majestätische Villen mit eindrucksvollen Bootshäusern und typisch englischen Gärten, die aussehen, als hätte man den Rasen mit einer Nageschere geschnitten und als wäre der Buchsbaum von einem Friseur gestutzt worden. In kurzer Zeit sammeln wir so viele Eindrücke, dass wir ein bisschen sprachlos davon werden. Der Charme dieser Gegend ist nicht in Worte zu fassen. Nach vier Stunden Fahrt, unter anderem durch vier entzückende kleine Schleusen, erreichen wir den Gasthafen „Bourne End“. Wir legen in Höhe der Tankstelle parallel zur Fahrrinne an. Bourne End ist ein Städtchen mit Dorfcharakter – oder ist es genau umgekehrt? Der Hafenermeister begrüßt uns sehr herzlich und gibt uns hilfreiche „Touristentipps“, wobei ihm Informationen darüber, wo man in der Gegend gut essen und trinken gehen kann, besonders wichtig zu sein scheinen. Nachdem wir die nötigen Einkäufe für ein echtes „English Breakfast“ getätigt haben, gehen wir in das Chinarestaurant vor Ort. Die Nummer 74 auf der Speisekarte ist besonders zu empfehlen. Gegen ein Uhr morgens schiffen wir für unsere erste Nacht an Bord ein.

Um 7.30 Uhr erwache ich plötzlich, weil eine Männerstimme direkt neben dem Boot laut ruft. Es hört sich an, als gebe jemand militärische Befehle, und vor allem klingt es sehr „drängend“. Hastig gehe ich an Deck, um nachzusehen, was los ist. Zu meinem Erstaunen sehe ich nichts Verdächtiges, nur die spiegelglatte Themse, die in dichten



Nebel gehüllt ist. Der Nebel ist so dicht, dass das nur fünfzig Meter entfernte gegenüberliegende Ufer des Flusses nicht mehr zu sehen ist. Inzwischen stehen auch Paul und Peter, sich noch müde die Augen reibend, an Deck.

Wieder hören wir Stimmen aus dem Nebel. Jetzt sind es zwei oder drei und sie kommen schnell in unsere Richtung. Plötzlich taucht wie aus dem Nichts der Bug eines Achter-Frauen-Skiffs keine zehn Meter von unserer „Jacqueline IV“ auf. Rasend schnell passiert uns das Skiff nur haarscharf. Dahinter folgt ein kleines Motorboot, von wo aus der Trainer den Damen mit lauter Stimme das Tempo vorgibt.

Ist das nicht gefährlich? Mit dem Rücken zur Fahrtrichtung, durch dichten Nebel, das ist die reinste Irrfahrt. Keine zwei Minuten später knallt so ein Ding unten gegen unsere Schwimmterasse. Zum Glück ohne Personen- oder Materialschaden.

DAMPFSCHLEPPER „BARKING“

Als Liebhaber von Stahlbooten sind wir natürlich beeindruckt von dem Dampfschlepper „Barking“. Die Besatzung des Schleppers ist aber auch sehr beeindruckt von unserer Linssen. Uns fällt sofort auf, dass einer der Männer, der in schon fortgeschrittenem Alter ist, ständig mit einer Ölpumpe durch die „Barking“ läuft. Ein Mann weniger Worte, der vor allem mit seinem Schiff beschäftigt ist. Wie sich später herausstellen wird, ist er genauso alt wie das Schiff – Jahrgang 1928. Bei der Fertigung des Rumpfs wurden noch ausschließlich Niete verwendet. Auch sonst befindet sich das Schiff noch in seinem ursprünglichen Zustand. Für den Dampftrieb werden 250 kg Kohle pro drei Stunden verfeuert. Unter den Gangbords können insgesamt drei Tonnen Kohle gelagert werden. Beim Verbrauch der Kohle ist das Gleichgewicht des Schiffes sehr wichtig.



Und die Moral der Geschichte: An einem Sonntagmorgen sollte man – vor allem bei Nebel – so weit wie möglich aus der Fahrtrasse auf der Themse bleiben. Zumindest wenn man ruhig frühstücken möchte.

Nach einem ausgedehnten „English Breakfast“ machen wir gegen Mittag die Leinen los und fahren weiter stromabwärts. Die Sonne zeigt sich heute von ihrer besten Seite. Es ist fast schon sommerlich. Die Szenerie, durch die wir nun fahren, ähnelt in vielerlei Hinsicht der von gestern. Majestätische Villen mit akkurat gepflegten Gärten und Bootshäusern, die manchmal nur von richtigen Häusern zu unterscheiden sind, weil sie auf Pfählen im Wasser stehen. Die typischen „Narrowboats“, das Fehlen von Berufsschiffahrt, die besonders freundlichen und hilfsbereiten Schleusenwärter, kurzum: Alles strahlt hier herzliche Gastfreundschaft aus.

Am späten Nachmittag sind wir in Höhe von Windsor, dem Städtchen, in dem die englische Königsfamilie ihre Residenz außerhalb Londons hat. In Windsor möchten wir gerne übernachten, aber es gibt, zu unserem Erstaunen, keine Anlegemöglichkeiten. Am linken Ufer liegen ein paar Boote mit wenig Tiefgang an einer Weide, aber für unsere Linssen mit einem Tiefgang von einem Meter gibt es keine Möglichkeit zum Festmachen. Zum Glück hatte Jonathan uns bei der Abfahrt bereits vorgewarnt und uns angeboten, ihn anzurufen, wenn es ein Problem geben sollte. Eine halbe Stunde später haben wir im Schatten von Windsor Castle an einem schönen klassischen Schleppschiff mit dem klingenden Namen „Barking“ festgemacht. So sieht es aus, wenn man gewisse Privilegien genießt.



Besonders auffällig ist auch, wie viele Schwäne sich hier tummeln. Es sind Hunderte!! Fast schon wie eine Invasion sieht das aus.

Offensichtlich sind sie alle Eigentum der „Queen“. Königin Elizabeth lässt immer in der dritten Woche des Monats Juli die Schwäne entlang der Themse zählen. Nach einer aus dem zwölften Jahrhundert stammenden Verordnung gehören alle nicht mit einer Marke versehenen Schwäne in offenen Gewässern in England der Königin oder dem König. Deshalb wird jedes Jahr ein Zensus veranstaltet, um die Zahl der Schwäne zu ermitteln. Schwäne sorgten seit jeher für ein köstliches Festmahl und die Regelung garantierte, dass Bauern, Bürger und Dorfbewohner ihre Finger von den „königlichen Vögeln“ ließen.

Schwäne stehen heute nicht mehr auf dem Speiseplan, aber aus wissenschaftlichen Gründen wird an verschiedenen Stellen entlang der Themse eine Schwaneninspektion und-zählung abgehalten. Das sogenannte „Swan Upping“ wird vom „Queen’s Swan Warden“, dem königlichen Schwanaufseher, durchgeführt.

Aus der Landschaft hervor ragt außerdem das „Windsor Castle“. Das größte noch bewohnte Schloss der Welt ist rund 900 Jahre alt und hat eine Gesamtfläche von 450 Ar. Die meisten Könige nutzten Windsor Castle als Zweitwohnsitz neben dem Hauptsitz „Buckingham Palace“ in London. Die Queen wusste offensichtlich nicht, dass wir auf dem Weg nach Windsor waren: Sie ist nicht zuhause.

Um Mitternacht herum bahnen wir uns, zwischen den schlafenden Schwänen hindurch, über die „Barking“ ei-

nen Weg zurück an Bord. Am nächsten Morgen müsse wir früh aus den Federn, denn die Besatzung der „Barking“ möchte früh losfahren. Sie müssen stromaufwärts zu einem Treffen von „Oldtimer“-Schiffen. Als wir um 9 Uhr wach werden, ist die Besatzung der „Barking“ schon seit zwei Stunden mit dem Aufheizen des Dampfkessels beschäftigt. Das ganze Schiff glüht vor Wärme und aus den Schornsteinen entweichen Puffwölkchen. In zwei Stunden wollen sie ablegen. Wir haben also noch Zeit für ein echt englisches Frühstück in einem kleinen Gasthaus am Fuße des imposanten Windsor Castle.

Um 11 Uhr machen wir die Leinen los und wünschen der „Barking“ eine gute Fahrt stromaufwärts. Wir fahren weiter stromabwärts. Nachdem wir unter der Brücke, die Windsor und Eton verbindet, hindurch gefahren sind, kommen wir zur Schleuse „Romney Lock“. Direkt hinter dieser Schleuse liegt ein Hafen mit Gästeliegeplätzen. Hier hätten wir also auch übernachten können. In der nächsten halben Stunde fahren wir an den Ländereien von Windsor Castle vorbei. Ein zweifellos beeindruckender Anblick. Wir fragen uns allerdings mehrmals, wer hier bitteschön das Gras mäht, denn die Flächen sind genauso makellos gepflegt wie die Gärten, die wir bisher gesehen haben.

Heute fahren wir bis zum Hafen „Shepperton Marina“, einem der letzten Häfen, bevor es, schon im Schatten Londons, auf die „Tidal Thames“ geht. Shepperton Marina ist ein Vollservice-Yachthafen mit 455 Liegeplätzen. Mit der Anmietung eines Liegeplatzes in diesem Hafen erhält man bestimmte Vergünstigungen im nahe gelegenen „Holiday Inn“-Hotel. Von hier aus geht unsere Reise





zurück stromaufwärts, denn unsere Tour endet in drei Tagen und wir müssen noch bis nach Henley-on-Thames zurückfahren.

Am Tag darauf machen wir schon um 10 Uhr die Leinen los. Wir wollen heute bis kurz hinter Windsor fahren und Maidenhead besuchen. Schon der Name dieses Städtchens klingt vielversprechend!

Unterwegs legen wir einen Zwischenstopp in Staines ein und essen im „The Swan Hotel“ zu Mittag. Das Hotel liegt am Ufer und verfügt über eine besonders schöne Terrasse mit Blick auf die Themse.

Nach dem Mittagessen fahren wir weiter bis zur Kaimauer der kleinen Schleuse „Boulter's Lock“ etwas östlich von Maidenhead. Boulter's Lock ist eine der bekanntesten Schleusen in der Region. Bereits im Jahr 1772 wurde hier die erste Schleuse angelegt. Auch ein Ruderwettbewerb, der hier Ende des 18. Jahrhunderts stattfand, gelangte

Boulter's Lock, Maidenhead

durch die ausführliche Beschreibung in dem Roman „Drei Männer in ein Boot“ – vom Hund ganz zu schweigen – von Jerome K. Jerome zu Berühmtheit. Unser Abendessen genießen wir im Restaurant „The Boulter's“ auf der Kaimauer an der Schleuse. Das Restaurant hat eine sehr gute Küche, wie auch die zwei Bestecksymbole im Michelin-Reiseführer bezeugen.

Am Morgen statten wir Maidenhead, der Stadt mit dem vielversprechenden Namen, einen Besuch ab. Der fällt jedoch eher enttäuschend aus, denn es gibt wenig zu sehen, weshalb wir schnell zurück an Bord der „Jacqueline IV“ kehren.

Von Maidenhead aus fahren wir in zwei Stunden nach Marlow. Stromaufwärts gibt es hinter der Brücke von Marlow einige Gästeliegeplätze. Wir beschließen, dort anzulegen und die Stadt zu erkunden. Marlow ist wirklich einen Zwischenstopp wert. In der Region ist die Stadt für





The Swan Hotel, Staines



VIER MÄNNER UND EIN BOOT

ihre Mikrobrauerei, die „Rebellion Beer Company“, bekannt.

Die 1993 von zwei Studenten gegründete Brauerei ist inzwischen um Marlow herum weithin bekannt, weil ihre Biere bereits mit mehreren nationalen und internationalen Preisen ausgezeichnet worden sind. In den zahllosen „English pubs“ in Marlow werden die Biere der Rebellion Beer Company – in den Sorten „India Pale Ale“, „Smuggler“ und „Mutiny“ – ausgeschenkt.

Nach unserem Spaziergang durch Marlow geht es für uns weiter zum Landgut Harleyford Estate, das an einem malerischen Seitenarm der Themse liegt. Seit 1950 gibt es hier einen Hafen zwischen Temple und der Schleuse Hurley Lock. Das Landgut ist wie eine Art Ferienpark mit Wohnungen, Cottages und Chalets eingerichtet. Von dort aus kann man zu Fuß nach Marlow wandern. Im „Showboat“, einem Restaurant auf einem alten Binnenschiff,

genießen wir das letzte Abendessen unserer Bootstour. Nach einem vorzüglichen Dinner trinken wir beim Leuchten der Sterne auf dem Achterdeck der „Jacqueline IV“ die letzten Reste unseres Weinvorrats. Morgen wird dieses besonders schöne Abenteuer mit der Rückfahrt zum Heimathafen enden.

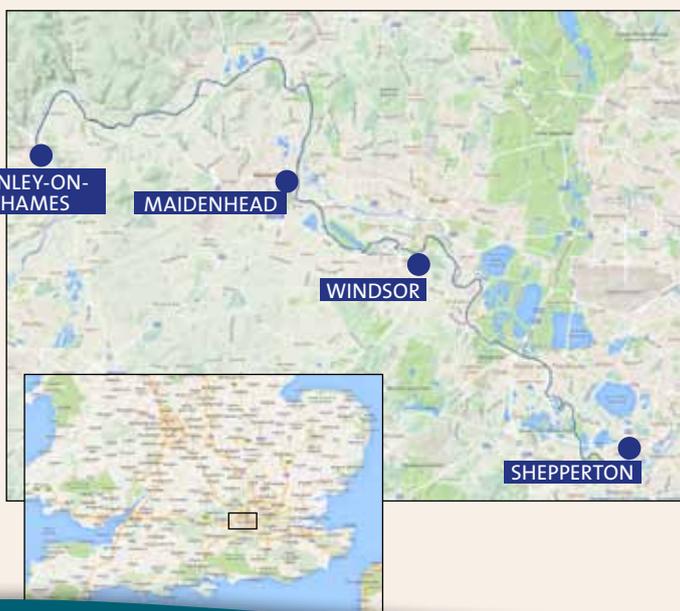


Zur Vorbereitung auf unsere Tour habe ich den im Jahr 1889 veröffentlichten Roman „Drei Männer und ein Boot“ von Jerome K. Jerome gelesen. Selbst 120 Jahre nach der Erstveröffentlichung gibt das Buch die Atmosphäre dieser Region perfekt wieder. Die Zeit scheint hier wirklich stehen geblieben zu sein. Bei meiner Recherche für diesen Artikel habe ich herausgefunden, dass Jerome K. Jerome im Jahr 1900 eine Fortsetzung zu „Drei Männer und ein Boot“ veröffentlichte. In Drei Männer auf Bummelfahrt unternehmen die Freunde einen Ausflug durch Deutschland...

Wie sagt man so schön: Die Hoffnung stirbt zuletzt.

WEITERE INFORMATIONEN ZU DEN REGIONEN FINDEN SIE ÜBER FOLGENDE LINKS:

- www.linssenboatingholidays.com
- www.hobbsofhenley.com
- www.canal-dvds.com





Text und Fotos: Randolph Nott und Renate Thieme

KROATIEN: EINES DER SCHÖNSTEN REVIERE EUROPAS

ÜBER 2000 JAHRE GESCHICHTE, EINE BEEINDRUCKENDE LANDSCHAFT, EINSAME BUCHTEN UND BESCHAULICHE BIS QUIRLIGE HÄFEN – KROATIEN HAT ALLES, WAS BOOTSAFHRER WÜNSCHEN. MIT UNSERER GRAND STURDY 40.9 SEDAN ERLEBEN WIR KROATIEN AUS NEUER PERSPEKTIVE!

Um es gleich vorweg zu sagen: Wir waren seit Anfang der 80er Jahre mit diversen Booten auf der Adria unterwegs, erstmals jedoch mit einem so bequemen und sicheren Schiff! Unsere „Hippo“ trägt ihren Namen zu Recht. Obwohl die Adria oft als „Badewanne“ verspottet wird, kann es hier z. B. bei Bora, einem kalten Fallwind aus den Bergen, der mit hohen Windgeschwindigkeiten das Meer aufwühlt, sehr unangenehm werden. Bei Wetterbedingungen, bei denen unser alter, gediegener Motorsegler ächzte und man freiwillig zur Schwimmweste griff, macht die Linsen ihrem Namen alle Ehre und liegt wie ein großer, schwerer Hippo unbekümmert im Wasser. Aber wir wollen der Reihe nach berichten.

Nach einer Jungfernfahrt auf Maas, Waal und Rhein wurde uns das Schiff am 6. Juni 2013 in Izola (Slowenien) übergeben und wir konnten den Überstellungstörn auf dem neuen Schiff von Izola zu unserer „Heimat-Marina“ Simuni auf der Insel Pag (Kroatien) genießen. Während die Küste Sloweniens und Istriens noch stark befahren

war, wobei viele Hindernistonnen auf dem Meer unsere Aufmerksamkeit verlangten, wurde nach Überqueren der Kvarner Bucht und Verlassen der Küste Istriens der Schiffsverkehr trotz der Urlaubszeit immer weniger. Natürlich haben wir zuvor einen Halt z. B. in Rovinj eingelegt. Die Stadt hat eine lange, bewegte Geschichte und erhielt im 2. Jahrhundert von den Römern den Namen Ruginium, der von den Slawen im 7. Jahrhundert in Rovinj verändert wurde. Sehenswert ist nicht nur die Stadt selbst. Das Stadtbild ist von der abwechslungsreichen Geschichte geprägt, mit verwinkelten Gässchen, romanisch-gotischem Stadtbild, Elementen aus Renaissance, Barock und neoklassizistischen Bauten. Besonders auffällig ist die Basilika Sveta Eufemia. Der 60 Meter hohe Kirchturm aus dem 17. Jahrhundert trägt eine 4,70 m hohe Bronzestatue der heiligen Euphemia, der Schutzpatronin von Rovinj.

Ebenso sehenswert ist Pula, eine Stadt mit 7000-jähriger Geschichte. Sie wurde im Jahre 177 v. Christus von

den Römern erobert. Unter Kaiser Augustus wurde das Amphitheater erbaut, heute eine der Hauptsehenswürdigkeiten. Neben dem Amphitheater gibt es aus der augusteischen Zeit den Rom-und-Augustus-Tempel, die in Teilen erhaltene Stadtmauer mit Toren und die Überreste von zwei Theatern.

Nach gut 14-tägiger Seereise mit diversen Zwischenstopps an historisch bemerkenswerten Punkten und ebenso einsamen wie malerischen Buchten erreichten wir dann unseren Stützpunkt Simuni auf der Insel Pag. Hier sind wir schon viele Jahre zu Hause und schätzen die familiäre Atmosphäre einer der kleinsten Marinas der kroatischen Küste. Pag ist bekannt geworden durch Spitzen, die hier noch heute in mühevoller Handarbeit gefertigt werden, und durch den Schafkäse, der in zum Teil mit EU-Mitteln modernisierten Käsereien hergestellt wird. Hier wird die Milch von Schafen verarbeitet, die auf den meist sehr kargen Böden – oft scheinbar nur aus Geröll bestehend – auf der gesamten Insel und auch auf den meist unbewohnten Nachbarinseln gehalten werden. Ankert man in Buchten solcher unbewohnten Inseln (z. B. der Insel Maun), kann man durchaus erleben, dass die Schafe am Abend an den Strand kommen und Meerwasser saufen. Das und die salzigen Wiesen geben angeblich dem Käse seinen unverwechselbaren Geschmack. Besuchen sollte man auf jedem Fall auch die bis zu 1500 Jahre alten Olivenbäume an der Nordwestspitze der Insel Pag bei Lun. Wie auch auf anderen Inseln Kroatiens ist die Gewinnung von Olivenöl ein wichtiger Wirtschaftszweig.

Die Insel Pag, in Mitteldalmatien gelegen (ca. 1 Autostunde von Zadar entfernt), eignet sich hervorragend als



Ausgangspunkt für kürzere und längere Törns. Bei der Entscheidung für die Sedan „Longtop“ – also mit dem verlängerten Dach über der Plicht – standen unsere Erfahrungen im Revier Pate: intensive Sonneneinstrahlung,

die nicht nur das Meer erheblich erwärmt (schon im Juni trifft man auf bis zu 28° C), sondern eben auch dem Skipper und seiner Crew zu schaffen machen kann! Ein ideales Schiff somit für nicht sonnenverwöhnte „Nordlichter“. Allerdings ist die Schiffsform in der Adria weniger häufig und wir haben uns bereits daran gewöhnt, in jedem Hafen, den wir anlaufen, bestaunt zu werden! Auch Eigner schnittiger Yachten müssen einräumen, dass der Komfort der Linssen beeindruckend ist! Und das auch bei rauer See und Bedingungen, die schon für Segler eine Herausforderung sind und die schnellen, schnittigen Yachten zur Hafepause zwingen.

Soviel zum Schiff. Im Juni 2014 haben wir unseren Aufenthalt in Kroatien zunächst für einige kurze Trips genutzt, wovon hier die Rede sein soll. Von der ACI Marina Simuni geht es an der quirligen und insbesondere bei jungen Kroatienbesuchern beliebten Hafenstadt Novalja vorbei mit Kurs 330° entlang der Insel Pag auf Rab zu. Auf Steuerbord sieht man die bereits erwähnten alten Olivenbäume bei Lun. Nahe der Landspitze liegt das verschlafene Örtchen Tovarnele. In Höhe der Untiefentonne ändern wir unseren Kurs auf 350° und laufen direkt die Bucht Cifnata an. Der Sandgrund bietet ideale Ankermöglichkeiten, allerdings ist die Bucht tagsüber stark von Ausflüglern frequentiert, die dann aber am Abend mit kleinen Yachten oder dem Service von Taxibooten die Bucht wieder verlassen. Wir erreichen dieses Zwischenziel mit gemächlichen 5,5 Knoten in knapp 5 Stunden und richten uns für die Nacht ein. Wir genießen die Stille am Abend und laufen nach dem Frühstück aus mit Kurs auf den Hafen Rab (44° 45' N, 14° 46' E). Begrüßt werden wir von den markanten vier Glockentürmen der auf einem steilen Felsrücken erbauten Altstadt. Vor der Hafeneinfahrt Rab kam uns eine ganze Armada kleiner und größer Boote entgegen, die auf uns den Eindruck eines Mückenschwarms machten und die auf dem Weg in die zahlreichen Badebuchten waren! Uns war das sehr recht, hatten wir doch mehr Platz im Hafen. Gegenüber dem Kai des Stadthafens liegt die Marina, in der man sehr bequem anlegen kann. Allerdings ist es auch, gegen Entrichtung von 20 Kuna/Stunde (ca. 2,50 Euro) möglich, im Stadthafen an eben dieser Kaimauer längsseits zu gehen. Mit dem Bug- und Heckstrahlruder der Linssen ist dieses „Einparken“ völlig problemlos! Der Vorteil: Man ist gleich in der Altstadt und muss nicht das Hafenbecken umrunden, was beim Festmachen in der Marina notwendig ist. Rab, über 2000 Jahre alt, hat mit seinen kleinen Gassen und vielen Kirchen ein ganz eigenes Flair. Es gilt neben Rovinj und Zadar als drittes kulturhistorisches Kleinod Nordkroatiens. Man trifft auf gediegene Restaurants, wovon nur 2 beispielgebend erwähnt werden sollen. Da ist zum einen das „Paradiso“, ein stilvolles Restaurant (kroatisch Restoran) im Gebäude der al-



ten Stadtloggia und des Cernota-Palastes, das auch eine eigene Bildergalerie hat, in die der interessierte Besucher vom Hausherrn gern geführt wird. Der Slijovica ist aus eigener Herstellung wie auch der angebotene Hauswein. Die Verbindung zur Kunst zeigen auch Objekte, die dem Lokal eine exklusive Atmosphäre verleihen (Bild: Glas-kunst).

Einen rustikal-gediegenen Stil pflegt die Konoba „Rab“. Als uriges Lokal mit Holzgebälk und einladender Galerie ist die Konoba besonders wegen der hervorragenden und durchaus preiswerten Küche eine Empfehlung. Auffallend ist, dass die jungen Leute in Kroatien für die Kommunikation Englisch bevorzugen, wobei Ältere Deutsch meist viel besser verstehen. Grundsätzlich gibt es jedoch keinerlei Verständigungsprobleme. Im Übrigen waren wir auf diesem Törn zu fünft auf der Linssen – und niemand hat sich in seiner Bewegungsfreiheit eingeengt gefühlt (was sicher damit zu tun hat, dass die Plicht viel Platz bietet, allerdings bei Regen eine Persenning notwendig ist).

Nach einem guten Essen und einer ausgedehnten Stadtbesichtigung sind wir am Abend ausgelaufen, um noch einmal in der Cifnata zu nächtigen. Von dort ging es dann am nächsten Morgen mit Steuerkurs 253° weiter zur Insel Cres. Bei der Überfahrt hat uns tatsächlich eine mittelschwere Bora „erwischt“, die es sinnvoll erscheinen ließ, in der Bucht Toverascica auf Cres einen Zwischenstopp mit Übernachtung einzulegen. Dies auch, um unsere weniger bootserfahrenen Gäste nicht zu überfordern. Am nächsten Tag haben wir dann die Insel im Südosten umrundet und sind sehr bequem zwischen den Inseln Cres auf Steuerbord und Losinj auf Backbord durch den Losinjski Kanal zum Städtchen Osor gefahren. Bei Osor sind die Inseln Cres und Losinj durch einen vor mehr als 2000 Jahren geschaffenen, 11 m breiten Kanal getrennt. Die Brücke wird 2 x täglich (09:00 und 17:00 Uhr) geöffnet. Für die wartenden Schiffe gibt es ein Bojenfeld und eine gut gekennzeichnete Fahrinne. Das Bojenfeld bot uns Gelegenheit festzumachen und mit dem Zodiac an Land zu

gehen. Wir haben das Beiboot mit einem Elektroaußenborder von Torpedoo ausgestattet, der mit ca. 4 PS ein elegantes und (fast) geräuschloses Fahren ermöglicht.

Osor war zu Zeiten der Römer ein strategisch bedeutender Stützpunkt mit ca. 20.000 Einwohnern, da hier der Seeweg von Aquileia nach Salonae durch den Osorer Kanal führte. Geschützt von starken Stadtmauern gab es mehrere Tempel, ein Forum, Theater und Paläste. Der Hafen war Sitz der Marine von Ravenna und die Stadt wurde 530 Bischofssitz. Später wurde sie von den Sarazenen verwüstet und versank in der Bedeutungslosigkeit. Heute trifft man auf ein Dorf mit knapp 100 Einwohnern, aber sehenswerten Relikten aus alter Zeit.

Uns führte der Weg weiter auf einem Steuerkurs von 148° vorbei an Losinj auf Steuerbord (STB) und Orjule (Backbord, BB) zur Insel Ilovik. An der Südostspitze von Losinj befindet sich eine kleine unbewohnte Insel (Kozjak), die wir auf BB umrunden, um auf der Westseite der Insel Ilovik nach einer geeigneten Ankerbucht Ausschau zu halten. Wir entschließen uns, im Süden der Insel in der Bucht Pažine vor Anker zu gehen und den Tag ausklingen zu lassen.

Am nächsten Morgen nehmen wir Kurs (132°) auf Ugljan. Es geht vorbei an Silba (auf BB) und Premuda und Ist (auf STB). An der Südspitze der Insel Silba müssen wir den Kurs noch einmal geringfügig korrigieren, um vorbei an Sestrunj (STB) mit den vorgelagerten Inseln Tri Sestrice die Insel Ugljan zu erreichen. Wir machen fest in der Marina „Olive Island“ bei Sutomiscica. Dort treffen wir auf eine neu errichtete Marina, die keine Wünsche offen lässt.

Nach einer erholsamen Nacht in der Marina und Auffüllen der Vorräte (einschließlich Wasser) nehmen wir Kurs auf Zadar. Ugljan und Zadar trennt der Pasmanski Kanal den wir in weniger als einer Stunde überquert haben, um dann in der Stadtmarina festzumachen. Diese Marina ist sehr eng und für ein 40-Fuß-Boot eine gewisse Herausforderung. Die naturgemäß etwas schwerfällige Linssen meistert dies mit Einsatz von Heck- und Bugstrahlruder problemlos – ohne die zusätzlichen Ruder wäre es allerdings extrem schwierig. Empfehlen können wir diese Marina nicht, da sie sehr teuer und überlaufen ist. Für die wenigen Stunden, die wir zur Stadtbesichtigung hier festgemacht haben, wurden gleich die Kosten für 24 Stunden berechnet (inkl. nicht benötigtem Wasser und Strom!), wohingegen es in allen anderen Marinas durchaus üblich ist, auch einen Tarif für einen halben Tag anzubieten. Hier bleibt man entweder die volle Zeit oder weicht auf die Marina Borik aus! Zadar selbst ist, wie bereits erwähnt, ein Kleinod, dessen Besichtigung lohnt. Kein Wunder, dass hier auch die Aida-Schiffe anlegen. Die regelmäßig

KROATIEN: EINES DER SCHÖNSTEN REVIERE EUROPAS

ein- und auslaufenden Fähren benötigen ebenfalls viel Platz und damit ist man insbesondere nach Tagen großer Ruhe froh, wieder aus dem Getümmel herauszukommen.

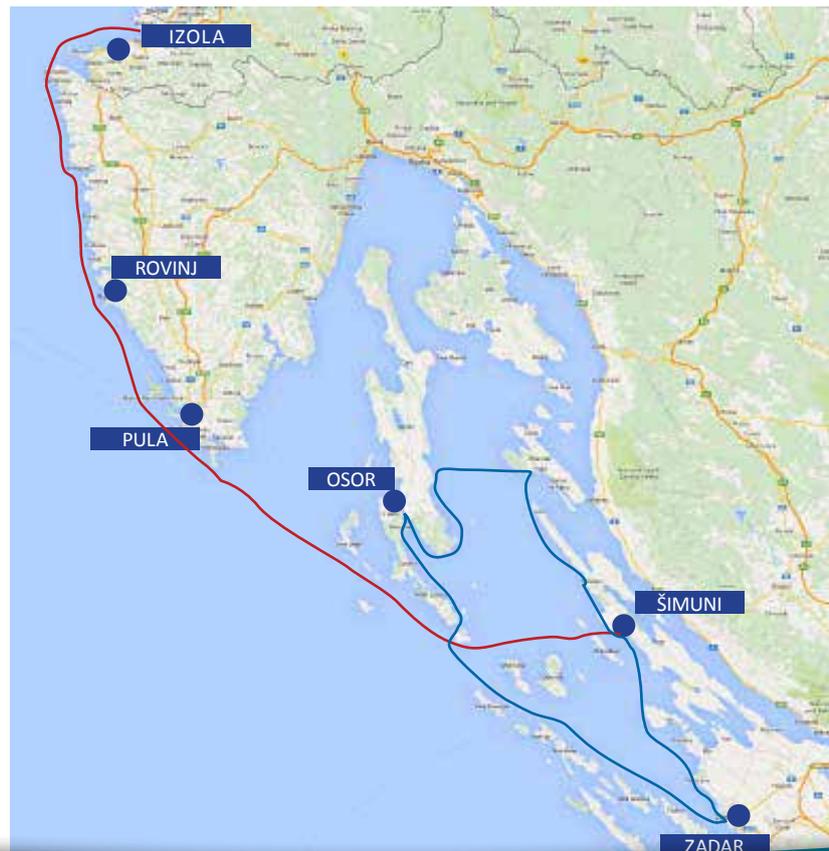
Auf dem Rückweg zur Insel Pag machen wir dann noch einmal vor der Insel Vir Station und erleben einen großartigen Sonnenuntergang, der für den „Zadar-Stress“ entschädigt.

Nach diesem Törn bleibt uns festzuhalten, dass die Sedan aus unserer Sicht als Longtop ein ideales Schiff für dieses Revier ist. Nach Eintritt Kroatiens in die EU haben sich auch die Konditionen für Yachten verändert. Es geht nicht mehr um die Bootslänge wie bisher, sondern um die Motorstärke. Für uns ist damit das Permit in diesem Jahr deutlich günstiger geworden!

Wir fahren unsere Hippo mit einer Motordrehzahl von 1800 bis 1850 U/min und erreichen damit 5,5 bis 6 kn (Dieselverbrauch: ca. 5 l/h). Das ist im Vergleich zu den sonst hier üblichen Yachten zwar langsam, aber wir haben ja auch Zeit! Mancherorts wird von Entschleunigung gesprochen – hier haben wir sie! Dafür ist das Schiff äußerst zuverlässig und verhält sich auch bei unruhiger See sehr gutmütig. Das Platzangebot ist, selbst wenn einmal Besuch kommt, ausreichend und die vorhandenen Stauräume haben wir zu schätzen gelernt. Eine Fritz!Box und ein daran angeschlossener Stick verbinden uns via Internet mit dem Rest der Welt und es ist für ein stabiles WLAN-Netz an Bord für alle Handys-, iPad und sonstigen Compu-

ter gesorgt. Nicht bedacht hatten wir, hierfür noch eine zusätzliche Außenantenne installieren zu lassen, und so müssen wir uns mit einer nachgerüsteten Antenne mit Magnetfuß behelfen, die in Bereichen mit schwachem Empfang durch das Schiebedach nach Außen gestellt wird. Zum Standard in diesem Gebiet gehören Bug- und Heckstrahlruder und ein Autopilot. Ebenso sehen wir die Möglichkeit, die Plicht bei schlechtem Wetter mit einer Persenning zu schließen, für absolut notwendig an.

Abschließend wollen wir festhalten, dass Linsen nicht nur hochwertige Schiffe baut, sondern auch einen erstklassigen Service bietet. Damit hat man sozusagen die Garantie, dass die „schönsten Wochen des Jahres“ so werden, wie wir es erwarten: Entspannung pur!



NORWEGEN

Ein beeindruckendes **REVIER**



Text & Fotos André Suntiens

Norwegen spricht die Phantasie vieler Menschen an, ob sie nun mit Wohnmobil, Auto, Motorrad oder Boot in den Urlaub fahren, ob als Allein- oder als Pauschalreisende: Norwegen ist ein herrliches Land, egal ob man nun Wander-, Angel- oder Kulturfreund, Wintersport- oder Bootsliebhaber ist. Dieses eindrucksvolle Wassersportrevier mit der prächtigen Linssen Grand Sturdy 500 AC Variotop befahren zu dürfen, ist eine einmalige Chance und ein großes Privileg.



Los geht es Pfingstmontag, den 25. Mai 2015, ab Yachthafen Nautilus Roermond mit der „ЧЕРНЫЙ ПАУК II“ (Black Spider II). Unser Schiff ist eine Grand Sturdy 500 AC Variotop Mark II. An Bord sind Alexander (der Eigner), Kris (seine Freundin), Michela (eine Mitarbeiterin von Alexander), André Suintjens (der Kapitän) und dessen Partnerin Henriette Scheepers.

Nach Ankunft in Oslo bleiben bis zur Rückfahrt in die Niederlande – irgendwann im August oder September – nur André und Henriette an Bord.

VORBEREITUNGEN

Die Route des Törn steht nicht fest und soll sich nach den Wetterverhältnissen richten. Während der Reise stellte sich heraus, dass die längerfristigen Vorhersagen – für eine Woche und mehr – nicht immer verlässlich sind, vor allem was die Windstärken

betrifft. Zu den Vorbereitungen gehörten u.a. Gewässerkarten, Sicherheitsausrüstung, Ersatzteile, Lebensmittel und Bekleidung, denn auch die Temperaturen und Niederschläge sind im Norden Europas kaum vorhersehbar.

DURCHS BINNENLAND

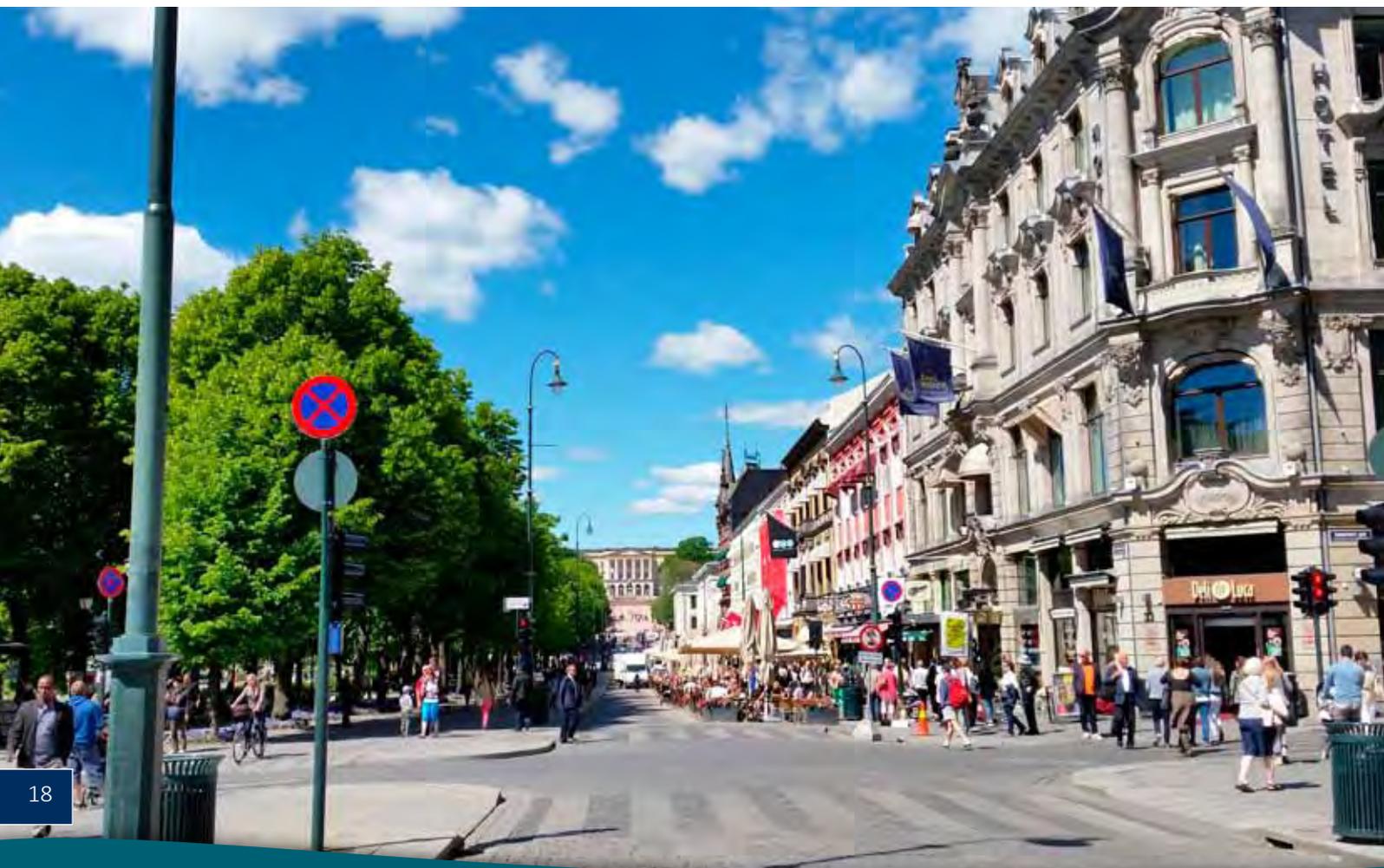
Nach genauer Prüfung aller Wettervorhersagen beschließen wir, nicht die viel schnellere Route über Helgoland und die dänische Westküste zu nehmen, sondern durchs Binnenland nach Groningen und Delfzijl zu fahren, danach quer über die Ems nach Cuxhaven an der Elbe in der Hoffnung, dass bis dahin der Nordwestwind in der Deutschen Bucht abgeflaut ist. Da dies nicht der Fall ist, fahren wir nach Emden hinein, um den Ems-Jade-Kanal nach Wilhelmshaven zu nehmen, ein recht ländlicher und schmaler Kanal mit vielen Brücken und agrarischen Düften. Wir übernachten in Cuxhaven, bevor wir durch

die Schleuse Brunsbüttel in den Nordostseekanal (NOK), auch Kieler Kanal genannt, einbiegen. In der Wartezone muss man sich bei „Kieler Kanal 1“ anmelden und auf ununterbrochen weißes Licht warten! Der Kanal ist fast 100 km lang und endet an der Schleuse Kiel-Holtenau. Hier über „Kieler-Kanal 4“ anmelden und auch wieder auf ununterbrochen weißes Licht für die Einfahrt warten.

LABOE

Ab Laboe beginnt für uns das eigentliche Abenteuer durch die unbekannt dänischen und norwegischen Gewässer. Dänemark – etwa so groß wie die Niederlande – besteht aus der großen Halbinsel Jütland und mehreren hundert Inseln. Es hat also eine lange Küstenlinie mit vielen Stränden. An der Ostseite, an der wir entlang fahren, gibt es mehrere Fjorde, die aber flacher und waldreicher als die in Norwegen sind. Wir entscheiden uns für die Route um Lolland. Der erste däni-

Oslo



sche Hafen, den wir anlaufen, ist Kragenaes, eine kleine Marina in einer Gegend mit kaum Infrastruktur. Diese südlichen Inseln werden wegen ihres milden Klimas auch „der Süden des Nordens“ genannt. Und tatsächlich, das Wetter ist wunderbar sonnig. Wir passieren die Inseln Fejø und Femø nördlich. Das ist zwar ein Umweg, aber eine andere Möglichkeit gibt es wegen der geringen Wassertiefen nicht. Die Fahrinne durch den Masnedsund und den Ulvsund ist stellenweise sehr schmal und nur zum Teil ausgetonnt. Nicht grundlos gilt hier die alte niederländische Weisheit: „Für die Passage braucht man einen starken Glauben und große Füße“, denn das Revier ist voller gefährlicher Untiefen. Gute Seekarten sollte man sich schon leisten. Es wird also ein spannender, aber auch interessanter Tagestörn zu unserem nächsten Halteplatz Fakse Ladeplads, wieder so ein kleiner Hafen in einer rustikalen ländlichen Umgebung. Wie in vielen Folgehäfen ist auch hier nur ein ausreichend großer Liegeplatz vorhanden.

KOPENHAGEN

Natürlich lohnt es sich, in Kopenhagen mehrere Tage zu verbringen. Vorbei am Standbild der kleinen Seejungfrau, das auf ein Märchen von Hans C. Andersen zurückgeht (sie ist übrigens kleiner als wir uns vorgestellt hatten), finden wir einen Liegeplatz am Nyhavn-Kai. Kopenhagen ist über die fast 8 Kilometer lange Sundbrücke mit Schweden verbunden. Wir bleiben drei Tage, schlendern durch die Einkaufsstraßen und genießen die Sonne auf den Terrassen der gemütlichen und stark besuchten der Restaurants.

Als nächste Etappe war Anholt geplant, eine kleine Insel mitten im Kattegat. Angekündigt war ein Wind von 4 bis 5 Beaufort West, aber die See wird bald sehr rau: steile, kurze und hohe Wellen. Im Kattegat und Skagerak treffen

mehrere Strömungen aufeinander, die das Wasser zu wilden Wellen aufstauen. Hier bekommt man Respekt vor der Kraft und Gewalt des Wassers. Crewmitglieder, die nicht wirklich seefest sind, werden ganz schön durchgeschaukelt. Die Stabilisatoren machen die Verhältnisse zwar erträglicher, aber unser Grundsatz lautet: Komfort für alle Mitfahrenden. Um die starken Querdünung zu vermeiden, drehen wir 90 Grad über Steuerbord ab Richtung Mölle (Schweden). Eine richtige Entscheidung. Mehr oder weniger erleichtert fahren wir dort in den kleinen und sehr gemütlichen Hafen ein.

AUF DEM WASSER HEISST ES FLEXIBEL SEIN

Schweden stand nicht auf unserem Programm, aber auf dem Wasser heißt es flexibel sein... Der Törn nach Anholt ist bei Wellen schräg von vorn trotz des Windes angenehm. Anholt gehört zu den Häfen, in denen in der Saison praktisch nie Platz ist, die Boote liegen zu acht im Päckchen. Es ist ein Fischerhafen, der wie so oft in Skandinavien einen Grillplatz hat, wo jeder sein Fleisch selbst braten darf. Es ist eine schöne kleine Insel mit nur 160 Einwohnern, unberührten Stränden, aber leider auch oft Regen. Auf nach Skagen, der letzten Station vor Norwegen, so dachten wir. Aber nach Verlassen des Fischerhafens Skagen, wo Dutzende Seeschiffe vor Anker liegen, fahren wir die Landzunge entlang nach Norden und beschließen schnell, unseren Kurs nach Stavern an der schwedischen Küste zu verlegen. Wir stehen schließlich nicht unter Zeitdruck und sind so auf der letzten Strecke zwischen Hunderten kleiner Inseln gut geschützt.

TAUSENDE KLEINE INSELN

Der norwegischen und schwedischen Küste vorgelagert sind Tausende kleine Inseln, die Schären. Viele sind unbewohnt, manche über eine Brücke mit dem Festland oder einer

größeren Insel verbunden. Oft sieht man nur ein Haus oder wenige Häuser am Wasser stehen. Ein Boot ist für den Kontakt mit der großen Welt also unentbehrlich. Dank der vielen Inseln und des gezeitenlosen Wassers sind die Schären ein recht geschütztes Revier, aber oft auch ein Labyrinth. Ohne gute und aktuelle Navigationsmittel würde man sich gewiss verirren oder seine Position falsch bestimmen. Die Durchfahrt verlangt hohe Konzentration, die aber auch auf der offenen rauen See erforderlich gewesen wäre. Während der letzten Meilen nach Strömstad, wiederum in Schweden, werden wir von der schwedischen Wasserpolizei begleitet, die im Hafen unsere Dokumente und das Schiff kontrolliert. Wahrscheinlich ist der russische Name auf unserer Yacht etwas auffällig. Selbstverständlich ist alles in Ordnung. Strömstad ist bei norwegischen Alkoholtouristen sehr populär, die hier in Schiffsladungen an Land gehen und bunkern (u.a. Ziel von Colour Line und Stena Line). Norwegen gehört nicht der EU an. Die Einfuhr von Alkohol und Zigaretten ist pro Person begrenzt. Die Preise geistiger Getränke werden vom Staat künstlich hoch gehalten, um die Konsumenten abzuschrecken. Folglich behilft man sich manchmal mit Selbstgebranntem...

OSLOFJORD

Auf der Fahrt nach Oslo am nächsten Tag werden wir im Oslofjord erneut kontrolliert, jetzt aber vom norwegischen Zoll, der schon während der Fahrt sehr gezielt nach Alkohol, Zigaretten und Drogen fahndet. Die Durchsuchung verläuft aber in sehr freundschaftlicher Atmosphäre. Im Nachhinein hätten wir einige versteckte Räume gut nutzen können... Wir nähern uns Oslo, der Fjord wird immer schmaler, die Umgebung immer imposanter.

Auf Empfehlung des norwegischen Zolls wählen wir den Hafen Aker Brygge unweit des Stadtzentrums, was sich als guter Rat erweist. Er



Hafeneingang Strömstad

liegt ideal am Boulevard, ist aber sehr voll. Später stellt sich heraus, dass am nächsten Tag eine Regatta mit 200 Segelyachten startet. Dennoch wird uns ein phantastischer Liegeplatz zugewiesen. Noch zwei Tage sind wir alle gemeinsam an Bord, bevor wir (d.h. Henriette und André) allein zurückbleiben „müssen“. Zu Fuß und per Rad geht es täglich durch Oslo und Umgebung. Nach und nach lernen wir mehr über die Norweger und die Stadt: Die Norweger (wie wir sie kennen lernten) sind freundlich, anfänglich etwas zurückhaltend, aber hilfsbereit, sprechen perfekt Englisch (ihre zweite Sprache), haben im Allgemeinen einen recht hohen Lebensstandard und besitzen meist irgendwo im Land ein Ferienhaus oder eine Polyesteryacht. Sie sind mit Recht stolz auf ihr Land (Hissen der norwegischen Flagge). Sie sehen die Niederländer sehr positiv und haben alle die eine oder andere Verbindung zu unserem Land. Oslo beherbergt 10% der 6 Millionen Norweger, ist eine angenehm lebhaftere Stadt mit vielen kulturellen

Sehenswürdigkeiten, die meist zu Fuß erreichbar sind, und hat schöne geschäftige Einkaufsstraßen wie die Karl Johans gate mit Straßentheater, Straßenmusikanten, Malern und Kiosken. Die Stadt ist auch ein beliebter Halt für große Kreuzfahrtschiffe. Unangenehm fallen die vielen Bettler auf, die an jeder Straßenecke sitzen. Zum großen Ärger der Norweger stammen fast alle aus dem ehemaligen Ostblock. Inzwischen kümmert sich auch die Regierung darum.

AKER BRYGGE

Der Hafen Aker Brygge liegt an einem stark frequentierten Boulevard in einem Geschäfts- und Vergnügungsviertel. Der Name geht auf eine Schiffswerft zurück, die 1980 in Konkurs ging, wonach das ganze Viertel aufwendig saniert wurde. Der Hafen wurde vor mehreren Jahren renoviert und ist heute eine Flaniermeile. Typisch für eigentlich alle norwegischen Häfen ist, dass sie für jeden zugänglich sind. Sie sind nicht umzäunt. Das Liegegeld bewegt sich meist in normaler

Höhe, außer in größeren Städten (Aker Brygge ist sehr teuer, aber bei längeren Liegezeiten hat man Verhandlungsspielraum). Die Wasserkosten sind inbegriffen, d.h. das Abspülen des Salzes mit Trinkwasser ist gestattet. Oft dürfen Passanten tagsüber kostenlos anlegen, um Einkäufe zu tätigen, Wasser zu tanken oder die Batterien aufzuladen (EU-Stecker). Die größeren Yachthäfen sind gut ausgestattet und es ist fast immer ein Platz zu finden. In vielen Häfen ist kein Hafenmeister anwesend, so dass man mit Bank- oder Kreditkarte am Automaten bezahlen muss. Gleich bei Ankunft in Oslo werden wir durch die sehr kurzen Nächte überrascht (nur zwei Stunden dunkel). Um Schlafschwierigkeiten zu vermeiden, haben wir die Bullaugen unserer Kajüte für die Zeit in Norwegen innen mit schwarzer Plastikfolie verklebt. Zum Glück haben wir schwarze Müllsäcke mitgenommen...

AUF NACH BERGEN!

Die Fahrt nach Bergen längs der



Marina Aker Brygge, Oslo



Bergen

Südküste verspricht, ein besonders schöner Törn zu werden. Bergen ist ja die Stadt, die man gesehen haben muss. Bis Kristiansand durchqueren wir ein herrliches Gebiet mit vielen Inseln und bei viel Sonnenschein. Wir fahren mehrere Tage mit offenem Verdeck in wunderbar reiner Luft und unter einem intensiv blauen Himmel. Die untergehende Sonne taucht diese faszinierende Landschaft und die zauberhafte See rund um die vielen felsglatten Inseln in kräftiges Rot. Das eine Mal breites Fahrwasser, dann wieder schmale Durchgänge mit klarem Wasser und das Gefühl der absolut sauberen Luft. Man langweilt sich keinen Augenblick und es ist großartig, durch diese Inselgebilde zu fahren anstatt auf offenem Meer entlang einer Küste. Die Schärenküsten sind eindrucksvolle Naturlandschaften und ein Walhalla für Wassersportler. Oft findet man Terrassencafés, Grillplätze und Wanderwege, die bequem mit dem Dinghy zu erreichen sind. Zwischen den Inseln hindurch und entlang der Schärenküsten muss man jedoch immer aufpassen, trotz detaillierter See- und neuester Plotterkarten. In untiefem Wasser ist in den darunterliegenden Felsen ein schwarzer Pfahl gerammt, der die Stelle bezeichnet. Oft wird an der Oberseite mit einer Art Wegweiser angegeben, an welcher Seite man den Pfahl umrunden sollte. Möglichst viel Abstand halten und langsam fahren! Bei engen

Durchfahrten ist es recht spannend. Auffallend sind auch die kleinen Häfen und Ankerplätze sowie die vielen Holzhäuser, überwiegend in den Farben Braun, Gelb, Rot und Grün.

DIE ÄLTESTE STADT NORWEGENS

Wir besuchen Tønsberg, die laut ihren Einwohnern älteste Stadt Norwegens. Hier sehen wir das einzige Mal in Norwegen eine Hebebrücke. In Stavanger gibt es einen gemütlichen Hafen mit einer phantastischen Hafenmeisterin, die ausgesprochen hilfsbereit ist. Hier wohnen wir der Sonnenwendfeier bei: ein großer Holzstapel wird beim niedrigsten Sonnenstand angezündet – eine alte Tradition in Norwegen. Im Hafen begegnen wir einer Linssen Grand Sturdy 40.9 AC, der „Odegard“.

In dem weißen Städtchen Risør befindet sich uns gegenüber eine Bar mit prächtigem schottischen Interieur. Ein im 17. Jahrhundert von Niederländern weißgekalkter Felsen diente für die damaligen Seefahrer als Navigationszeichen.

Arendal besitzt einen netten kleinen Stadthafen, ein altes Stadtquartier namens Tyholmen und die Zollinsel Merdø. Das ist eine Insel ohne Straßen, sehr authentisch, gewissermaßen ein Freiluftmuseum und im Sommer ein beliebtes Ausflugsziel für Einheimische.

Kristiansand, die fünftgrößte Stadt Norwegens, ist ein belieb-

ter Urlaubsort für Norweger und besitzt einen großen Fischmarkt (Fiskebrygga). Wir sind nun fast am südlichsten Punkt des Landes und nehmen Kurs Nord auf Bergen die Westküste entlang. Auf dieser Strecke gibt es allerdings bis Stavanger nur wenige Häfen und der meist aus Nord oder West wehende Wind kann hinderlich sein. Daher verfolgen wir genau die Windvorhersagen. Wir fahren zunächst nach Flekkefjord, ein Törn von fast zwölf Stunden mit einer prächtigen Anfahrt durch den Fjord. Es gibt in dem ansonsten verlassenen Ort einen winzigen Hafen. Nicht einmal sonnabends ist ein Restaurant geöffnet! Eine Lachszucht sorgt für Verwirrung, da sie nicht auf der Karte eingezeichnet ist, aber uns erwarten noch viele hundert weitere.

Am nächsten Morgen hüllt uns nach einer Stunde Fahrt dichter Nebel ein, der sich den ganzen Tag nicht auflöst. Nun verlassen wir uns auf das Radar, aber vor allem auf das AIS. Schon vorher hatte sich das AIS als erstklassiges Navigationsmittel erwiesen, mit dem sich Gefahrensituationen vermeiden lassen.

Wir erreichen Stavanger, eine gemütliche Stadt. Leider sind wir etwas zu früh für das Gladmat, ein riesiges kulinarisches Festival.

LYSEFJORDEN

Bergen ist in Sicht, aber dennoch

wählen wir den Umweg über den Lysefjord mit dem weltberühmten Preikestolen (auch Kanzel oder Predigtstuhl genannt), mit dem Kjerang (hängender Felsen) und der Flørl-Treppe. Letztere ist 1.470 Meter lang und überwindet 740 Meter Höhe. Sie hat 4.444 Stufen und ist eine der längsten Treppen der Welt. Henriette nimmt nur die ersten 100 Stufen (natürlich aus Zeitmangel...).

Nach einer Übernachtung in Lysebotn am Ende des Fjords nehmen wir Kurs auf Skartveit auf der Insel Halsnøya. Wir hatten darüber einen Bericht gelesen. Hier geht es im besten Sinne des Wortes primitiv zu, mit authentischen, großartigen Menschen. Wir bleiben zwei Tage.

110 EINWOHNER UND EIN AUTO

Haugesund hat eine Hafenpromenade und einen leider heruntergekommenen Stadtkern. Wir machen an einem Superliegeplatz am Kai beim „Ironman“ fest, einem gerade stattfindenden Triathlon, der zur Europameisterschaft zählt. Wir unternehmen einen Abstecher zur kleinen Insel Røvaer mit nur 110 Einwohnern und bis auf eine Ausnahme völlig autofrei. Über Leirvik und Uskedalen fahren wir nach Norheimsund im Hardangerfjord mit einem schönen Hafen. Unser letzter Halt vor Bergen ist Osøyro.

UNESCO-WELTKULTURERBE

In Bergen finden wir einen Liegeplatz am Kai in Bryggen, dem Viertel, das mit seinen markanten Häuserfronten

Stavanger

prägend für das Bild der auf der Unesco-Welterbeliste stehenden Stadt ist. Die farbenfrohe Stadt mit ihrem relativ kleinen Zentrum hat ein reiches Erbe aus der Hansezeit und war europäische Kulturhauptstadt. Der lebhafteste Fischmarkt ist jedoch teuer. Im Ganzen bleiben wir hier sechs Tage ohne auch nur einen Tropfen Regen, während Bergen für seine vielen Regentage bekannt ist... Die Stadt liegt zwischen sieben Bergen, wovon wir zwei besteigen, einen davon über 900 Stufen aus Felsbrocken. Das finden wir eine starke Leistung. Ein Besuch dieser Stadt lohnt sich wirklich. Etwas nördlich befindet sich die Einfahrt zum größten Fjord Norwegens, dem Sognefjord.

WIEDER NACH OSLO

Wir beschließen, in aller Ruhe die Küste entlang zurück nach Oslo zu schippern, wobei wir mehrere schon besuchte Orte zum zweiten Mal anlaufen. Neu für uns sind Fitjar, Egersund und Mandal. Fitjar liegt im wohl schönsten Schärengebiet Norwegens mit sehr idyllischen Ankerplätzen. Obwohl Norwegen viele Schäreninseln hat, sind es weniger als in Schweden. Egersund ist ein großer Fischerhafen mit einer langen Einfahrt und Mandal ist ein angenehmer Ort, in dem wir drei Tage bleiben.

Zurück in Oslo fliegt Henriette nach Hause. Sie wird zum zweiten Mal Oma und möchte natürlich ihrer Tochter beistehen. Für mich heißt das drei Wochen allein an Bord in Oslo, bis Alexander und Kris für die

Haugesund

Rückfahrt per Flugzeug eintreffen. Es ist keine Strafe, in dieser Stadt allein zurückzubleiben. Die Grand Sturdy 500 mit Variotop erweist sich als echte Sehenswürdigkeit. Sie erhielt viele Komplimente und ich musste 287 Mal erklären, weshalb der russische Name auf einem Schiff mit niederländischer Flagge steht. Weil die Windvorhersagen anfangs sehr für die kürzeste Route über die dänische Westküste nach Harlingen oder Den Helder sprechen, wird auch noch Freund Henk eingeflogen, um so mit drei Schiffsführern zurückfahren zu können (im Wechsel zwei oben, einer unten). Am Tage vor der Abfahrt erreicht uns jedoch eine Sturmwarnung für Helgoland, so dass wir die Planung verändern und für die Heimfahrt doch wieder die Ostküste wählen. Auf dem Wasser muss man eben flexibel sein. Wir fahren dreißig Stunden nonstop von Oslo über Skagen nach Grenaa und danach in Tagestörns nach Juelsminde, Sønderborg, Holtenau (die Schleuse Kiel war nicht in Betrieb!), Cuxhaven, Norderney (norddeutsches Wattenmeer), Groningen, Burgum, Volendam nach Amsterdam, wo Alexander an einem Kongress teilnehmen will. Anfang Oktober erreichen wir unseren vorläufigen Heimathafen Nautilus Roermond: froh, aber auch mit ein bisschen Heimweh.



In Norwegen mit einer Grand Sturdy 500 Variotop Mark III

BERGEN

NORHEIMSUND

OSLO

STAVANGER

LANGSUND

STRÖMSTAD

KRISTIANSAND

SKAGEN

ANHOLT

KOPENHAGEN

LABOE

GRONINGEN

KAMPEN

MAASBRACHT

Einige der vielen interessanten Orte:

Kopenhagen:

Die kleine Seejungfrau

Dänemark:

Insel Anholt (www.visitanholt.dk)

Norwegen:

Oslo (www.visitoslo.com)

Aker Brygge (www.akerbrygge.no/marina)

Tønsberg (www.visittonsberg.com)

Risør (www.risor.kommune.no)

Kristiansand (www.kristiansand.no)

Lysefjord (en.wikipedia.org/wiki/Lysefjord)

Bergen (www.visitbergen.com)



Text: Luc Vanthoor (LBH-Partner Aqua Libra); Fotos: Luc Vanthoor/Zebra Fotostudio's

DAS KANN DOCH KEIN ZUFALL SEIN?

ES KANN DOCH KEIN ZUFALL SEIN, DASS LINSSEN-YACHTEN IN EINER REGION GEBAUT WERDEN, IN DER QUALITATIVE FREIZEITGESTALTUNG EINE SELBSTVERSTÄNDLICHKEIT IST. ES KANN DOCH KEIN ZUFALL SEIN, DASS DIE WERTE, DENEN SICH DIE FAMILIE LINSSEN VERSCHRIEBEN HAT, SICH IN DER REGION, AUS DER SIE KOMMEN, WIDERSPIEGELN.

Linssen-Yachten werden seit über sechzig Jahren in Maasbracht gebaut. Wie durch Zufall liegt Maasbracht ausgerechnet in einem der vielfältigsten Fahrgebiete Europas: dem Maasseengebiet (ndl. „Maasplassen“). Mit einer Wasseroberfläche von 3000 Hektar ist es das größte Wassersportgebiet in Belgien und den Niederlanden. Ein Gebiet, in dem Gastfreundschaft, hohe Lebensqualität und Traditionsbewusstsein selbstverständlich sind.

Die Maasseen liegen im belgisch-niederländischen Grenzgebiet und trennen als natürliche Grenze die Provinzen Belgisch- und Niederländisch-Limburg. Von den Städten Maastricht, Eindhoven, Roermond, Düsseldorf, Aachen, Duisburg, Antwerpen und Brüssel aus erreicht man das Seengebiet mit dem Auto in (weniger als) einer Stunde.

Seit 2012 besteht die Möglichkeit, dieses Gebiet an Bord einer Linssen-Yacht zu „erfahren“. Möglich macht dies Aqua Libra Yachtcharter, Partner im Linssen Boating Holidays-Netzwerk, der im belgisch-limburgischen Yachthafen „De Spaanjerd“ zuhause ist. Der Heimathafen des Charterunternehmens liegt nur drei Kilometer von der Linssen-Werft entfernt.

Die ideale Gelegenheit also, Ihren Werftbesuch um einen Bootsurlaub zu verlängern oder Ihren Urlaub mit einem Besuch am „Geburtsort“ Ihrer Linssen zu krönen.

REICHE GESCHICHTE

Die Maasseen sind ein Gebiet mit reicher Geschichte. Die ältesten Spuren menschlicher Besiedlung datieren aus der Neandertalerzeit und sind vor allem im Süden der Provinz Limburg zu finden. Unter der Erdoberfläche der hügeligen Landschaft finden sich zahlreiche Mergelhöhlen. Einige dieser Höhlen sind für Besichtigungen geöffnet. Die Mergelhöhle im niederländischen Valkenburg können Besucher in 70 Metern Tiefe sogar mit einem kleinen Zug erkunden.

Unter römischer Herrschaft wurden unter anderem die Städte Maastricht (Mosa Trajectum), Heerlen (Coriovalium) und Tongeren (Tungria) gegründet. Nach dem Ende der römischen Besatzung wurde das Gebiet von den Franken erobert und wurde so Teil des Heiligen Römischen Reichs.

Im Mittelalter war das Gebiet der heutigen Provinzen Limburg Schauplatz teils kriegerischer Auseinandersetzungen.

zungen zwischen Herzögen und Bischöfen. Folge dieser Konflikte war die völlige Zersplitterung und Aufteilung der Region unter den Großherzögen von Brabant, Gelre, Gulik und den Fürstbistümern von Lüttich und Köln. So entstanden kleine Enklaven.

THORN – DIE WEISSE STADT

Auch die „weiße Stadt“ Thorn war früher eine dieser Enklaven. Die Geschichte dieses charmanten Städtchens geht bis zum Ende des 10. Jahrhunderts zurück. Im Laufe der Zeit wurde Thorn zum Kleinstfürstentum, das von einer Äbtissin und 20 adeligen Ordensdamen verwaltet wurde. Schon damals hatte die Stadt das Gerichts- und Münzrecht. Im Kloster der Benediktinerinnen erhielten adelige Damen aus der ganzen Umgebung eine strenge und fromme Ausbildung. Mit dem Einmarsch der Franzosen im Jahr 1794 endete die Unabhängigkeit Thorns.

Thorn grenzt an einen der vielen Kiesseen, die man entlang der Maas findet. Nur dreihundert Meter von der Ortsmitte Thorns entfernt gibt es gute Anlegemöglichkeiten. Der Ortskern ist heute ein geschütztes „Stadt-bild“. Sehenswert sind die mit Kieselsteinen aus der Maas gepflasterte Altstadt, die majestätische Abteikirche und das Heimatmuseum „Land van Thorn“. Der perfekte Abschluss eines Besuchs in Thorn ist ein leckerer Pfannkuchen, den Sie am besten im Freien in einem der vielen kleinen Cafés genießen.

DAS KANN DOCH KEIN ZUFALL SEIN?

Nach dem Mittelalter wurde die Maas-Region von den Spaniern und den Franzosen beherrscht. Die französische Besatzung endete im Jahr 1815, nachdem Napoleon in der berühmten Schlacht von Waterloo den Preußen, Niederländern, Briten und Hannoveranern unterlegen war. Damals fiel die Region dem ehemaligen Vereinigten Königreich der Niederlande zu.

Bei der geographischen Aufteilung der Region war die Maas stets von entscheidender Bedeutung. So wurde etwa im Jahr 1815 auf dem Wiener Kongress die Grenze zwischen den Niederlanden und Preußen von der Maas aus im Abstand etwa eines Kanonenschusses gezogen. Bis heute bildet der tiefste Punkt der Maas einen wichtigen Teil der Grenze zwischen Belgien und den Niederlanden.

ENTSTEHUNG DER MAASSEEN

Die Maasseen sind durch den vor allem im 20. Jahrhundert in großem Umfang betriebenen Abbau von Kies im Maastal entstanden. Beim Abbau des durch einen Gletscher in der letzten Eiszeit dort abgelagerten Kieses entstanden große Seen, die fast alle mit der Maas verbunden sind. Manche Kiesseen sind bis zu 40 Meter tief und haben einen Durchmesser von zwei bis drei Kilometern. Die Dörfer und Städte rund um die Maasseen hatten den touristischen Mehrwert der Seen schnell erkannt. Um



LIFESTYLE, TRAVEL & BOATING

die Seen herum entstanden deshalb zahlreiche Gaststätten, moderne Yachthäfen, Badestrände, Naturgebiete und dank des ungewöhnlich klaren Wassers auch einige Tauchstationen. Anglern bietet die Gegend mehrere hervorragende Angelplätze, an denen sich Hechte, Zander, Aale, Karpfen und viele Arten Weißfisch tummeln.

Was die Maasseenlandschaft so einzigartig macht, ist, dass sie für jeden das Richtige zu bieten hat. Dank der zentralen Lage im Herzen Europas sind die Maasseen auf dem Land-, Luft- oder Wasserweg gut erreichbar. Von dort aus lassen sich buchstäblich alle vier Windrichtungen entdecken. Fahren Sie maasaufwärts nach Maastricht, Lüttich, Namur, Dinant und Nordfrankreich oder fahren Sie ab Namur auf der Strecke zwischen Charleroi und Brüssel durch das weltberühmte Schiffshebewerk bei Ronquières. Maasabwärts erreichen Sie über Waal und IJssel innerhalb von drei Tagen das IJsselmeer oder Friesland. Oder fahren Sie weiter flussabwärts über De Biesbosch nach Zeeland. Zu empfehlen sind auch die historischen Kanäle im Norden Belgiens, die Sie über den Kanal Zuid-Willemsvaart und die bekannte Willemsroute erreichen. Sie kommen gerne zweimal an denselben Ort? Unter www.aqua-libra.be finden Sie Vorschläge für Rundfahrten.

Ein Urlaub im Maasseengebiet ist wie ein Cocktail, den Sie selbst mischen. Es bleibt Ihnen überlassen, welche „Zutaten“ Sie in welchem Verhältnis zusammenstellen. Die wichtigsten Zutaten sind: Geschichte, Kultur, Natur, Gastronomie und Shopping.

Geschichte und Kultur finden Sie unter anderem im ehemaligen Kleinstfürstentum Thorn oder in der Bischofsstadt Roermond. Städte wie Maaseik, wo die älteste Apotheke in ganz Benelux steht, und Maastricht mit seinen 1660 historisch geschützten Bauwerken widerspiegeln die reiche Geschichte dieser Region. Überall stößt man auf hübsche Wind- und Wassermühlen, die für die Region typischen Bauernhöfe sowie auf zahlreiche Schlösschen

und denkmalgeschützte Bauwerke, die alle von dem einzigartigen Geschichtsreichtum zeugen.

DAS „TERROIR“ DES MAASLANDS

Wer guten Wein liebt, findet in den direkt am Wasser gelegenen Weingütern Thorn und Aldeneyck Gelegenheit, das „Terroir“ des Maaslands zu verkosten. Beide Weingüter produzieren Wein von bester Qualität. Der Pinot Brut vom Gut Aldeneyck wurde im Jahr 2012 zum besten belgischen Schaumwein gekürt. Doch nicht nur für hervorragenden Wein ist die Region bekannt. Die Vielfalt der kulinarischen Genüsse erstreckt sich von verschiedensten Sorten belgischen Biers über in der Region angebauten Spargel bis hin zu Zandergerichten und zur Kuchenspezialität „Maaseycker knapkoek“. Anspruchsvolle Gourmets finden direkt am Wasser erstklassige Restaurants. Mit nicht weniger als 11 Michelin-Sternen verteilt auf neun Restaurants kann die Gegend rund um die Maasseen aufwarten. Das bekannte Zwei-Sterne-Restaurant „Da Vinci“ in Maasbracht liegt direkt am Wasser und nur einen Katzensprung von der Linssen-Werft entfernt.

GESCHÜTZTE NATURGEBIETE

Naturfreunde werden in den geschützten Naturgebieten, wo wilde Konikpferde und Galloway-Rinder frei umherlaufen, fündig. Auch Biber, Schwäne, Reiher und über sechzig weitere Wasservogelarten sind in der Region heimisch. Insgesamt gibt es in den Provinzen Belgisch- und Niederländisch-Limburg drei Nationalnaturparks, die vom Wasser aus über das weitläufige Fahrradwegenetz gut zu erreichen sind.

Das Maasseengebiet ist ein riesiger Ferienpark, in dem sich Urlaub auf dem Wasser mit verschiedensten Freizeitaktivitäten für Jung und Alt verbinden lässt.

Genießen Sie mit Blick auf vorbeifahrende Boote in einem der vielen Cafés entlang des Ufers eine „Dame Blanche“ oder ein Trappisten- oder Kriekenbier. Oder verbinden Sie

Ein Urlaub im Maasseengebiet ist wie ein Cocktail, den Sie selbst mischen.



Ihren Bootsurlaub mit einer Entdeckungstour mit dem Fahrrad. Das weitverzweigte Fahrradwegenetz mit seinen zahlreichen Knotenpunkten bietet hunderte Kilometer Fahrradvergnügen. In den meisten Häfen der Maaseenlandschaft können Sie kostenlos oder gegen eine geringe Gebühr Fahrräder ausleihen. Genießen Sie das einzigartige Flair in einem der vierzig Häfen in der Region. Wer einen Shoppingausflug plant, steuert am besten die Städte Roermond oder Weert an. Vor allem Roermond zieht mit seinem über die Landesgrenzen hinweg bekannten Designer Outlet Shopping Center jedes Jahr vier Millionen shoppingfreudige Besucher an. Anlegeplätze finden sich in unmittelbarer Nähe des eindrucksvollen Einkaufszentrums.

SCHLEUSEN UND KANÄLE

Im Maasseengebiet zwischen Maaseik und Roermond liegt nur eine einzige Schleuse. Die Schleuse bei Linne hat eine Fallhöhe von vier Metern und wird fast ausschließlich für die Freizeitschiffahrt genutzt. Während der touristischen Hochsaison werden Sie bei der Durchfahrt von Lotsen unterstützt.

Wenn Sie die Maaseen über die Kanäle verlassen möchten, fahren Sie über die Schleuse bei Panheel Richtung Weert oder über die Schleuse bei Maasbracht Richtung Maastricht. Beide Schleusen haben eine große Fallhöhe, sind aber dank der schwimmenden Poller problemlos zu durchfahren. Im Maasseengebiet gibt es nur wenig Berufsschiffahrt. Einzig die Schleuse in Maasbracht wird regelmäßig dafür genutzt.

DIE WILLEMSROUTE

Über die Schleuse bei Panheel erreichen Sie die Willemsroute. Die Route führt Sie an zahlreiche Orte in der belgischen Region De Kempen oder bei einer Fahrtzeit von nur einem Tag ins niederländische 's Hertogenbosch. Entlang der für ihr besonders ruhiges Fahrwasser bekannten Willemsroute liegen zahlreiche Häfen wie Perlen auf einer Schnur nebeneinander.

Auf Ihrem Weg über die Willemsroute sollten Sie unbedingt einen Zwischenstopp in der alten Garnisonsstadt Leopoldsburg einlegen. Sie erreichen die Stadt über den historischen Kanal von Beverlo. Auch die „gläserne Stadt“ Lommel dürfen Sie auf keinen Fall verpassen. Und in Bocholt empfiehlt sich der Besuch des größten Brauereimuseums Europas, das nur einen fünfminütigen Spaziergang vom Hafen entfernt ist. Neroeteren begeistert mit einem besonders entzückenden kleinen Hafen, der umgeben von wunderschöner Natur an einem alten Kanalarm liegt. In der ehemaligen Bergbaustadt Maasmechelen können Sie direkt ans „Maasmechelen Village Outlet Center“ fahren. Nach einem Shoppingmittag gönnen Sie sich in Maasmechelen im Filmsaal neben dem Einkaufszentrum bei einem guten Film eine kleine Pause. Hinter Maasmechelen führt die Willemsroute weiter

DAS KANN DOCH KEIN ZUFALL SEIN? Rekem, das als schönstes Dorf Flanderns gilt. Dort haben Sie vom Ufer aus einen fantastischen Blick auf Schloss Asprenont-Lynden.

SCHLEUSE 19, MAASTRICHT

Über die manuell gesteuerte Schleuse 19 erreichen Sie den historischen Hafen „Bassin“ im Herzen Maastrichts. Von dort aus können Sie ins Maasseengebiet zurückkehren oder Ihre Fahrt über Lüttich, Namur und Dinant in Richtung Nordfrankreich fortsetzen.

Das Schönste an diesem Fahrgebiet ist, dass es bisher nur Wenigen bekannt ist. In den Häfen findet sich fast immer ein Liegeplätzchen und unterwegs auf dem Wasser ist manchmal weit und breit keine Seele zu sehen. Auch die Gastfreundschaft der Limburger ist sicherlich einer der Garantien für einen perfekten Urlaub im Maasseengebiet. Sprachbarrieren gibt es dort praktisch keine. Die meisten Limburger, vor allem jene von ihnen, die im Tourismusbereich arbeiten, sprechen außer ihrer Muttersprache auch Deutsch, Englisch und ein wenig Französisch.

Mit diesem Artikel und den dazugehörigen Fotos haben wir Ihnen einen ersten Einblick in die „Speisekarte“ dieses belgisch-niederländischen Fahrgebiets gegeben. Nun ist es an Ihnen, „Gerichte“ auszuwählen und zu kosten.

AQUA-LIBRA YACHTCHARTER

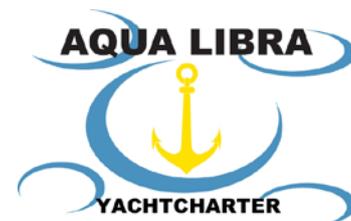
Jachthaven „De Spaanjerd“

B-3640 Kinrooi

T: +32 (0)471 - 476 761

F: +32 (0)89 - 205 411

www.aqua-libra.be | info@aqua-libra.be



Das Maasseengebiet





Tekst & foto's: Doris und Dr. Lorenzo Guendel

EINE REISEREGION FÜR NATUR- UND KULTURFREUNDE

DAS REVIER, DAS ZWISCHEN DER OSTSEE IM NORDEN, DER ODER IM OSTEN, DER ELBE IM WESTEN, DER UNTEREN HAVEL IM SÜDWESTEN UND DEM ODER-SPREEKANAL IM SÜDOSTEN LIEGT, IST WOHL EINES DER GRÖSSTEN WASSERSPORT-REVIERE EUROPAS.

Weit über 2700 km verbundener Seen, Flüsse und Kanäle bilden ein unerschöpflich dichtes Netz befahrbarer Wasserwege unterschiedlichster Ordnung. Sie liegen überwiegend in den Bundesländern Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, eine der geschichtsträchtigsten Regionen Deutschlands, etwa mit der Historie der Hanse, den edlen Junkern Vorpommerns, den Preußenkönigen oder dem Einfluss holländischer Prinzessinnen, aber auch mit fleißigen Handwerkern. Russische und französische kulturelle Einflüsse sind überall zu beobachten, auch Wien hat seinen Anteil. Das Ergebnis ist eine Region, die an Vielfalt und Unterschiedlichkeit von Kunst und Geschichte ihresgleichen sucht.

Große Städte wie Berlin und Hamburg, bedeutende mittlere Städte wie Lübeck, Rostock, Stettin, Oranienburg, Potsdam, Brandenburg und Magdeburg säumen den Weg. Der Kunstliebhaber, der Gast, der kulturelle Vielfalt sucht, ist hier in seinem Metier. Als Beispiel sei Potsdam hervorgehoben, wo sich der Einfluss der holländischen und russischen Kolonie auch heute noch besonders markant abzeichnet. Der Geschichtsinteressierte wird gern

auf den Spuren Humboldts oder des Alten Fritz in Sanssouci wandeln, und auf denen der jüngsten Geschichte Deutschlands. Erwähnt sei hier die Potsdamer Konferenz im Cäcilienhof oder Templin, die Heimatgemeinde unserer Bundeskanzlerin.

Dem literarisch Interessierten sei Theodor Fontane oder auch Kurt Tucholsky ans Herz gelegt. Aber nicht nur diese Leuchten der deutschen Literatur waren hier zu Hause. Museen, Kunstgalerien und große Sammlungen lösen sich mit kleineren Kunstwerkstätten ab. So kann man zum Beispiel in der Spandauer Zitadelle einem Kunstschmied oder einem Saiteninstrumentenbauer bei der Arbeit zusehen. Auch zur regionalen Geschichte findet man hier viele Erläuterungen, die vor allem für Kinder und Jugendliche sehr abwechslungsreich und interessant sind. Genannt seien nur das Binnenschiffmuseum in Zehdenick oder der Ziegeleipark in Mildeberg. Das inzwischen 80 Jahre alte Schiffshebewerk Niederfinow ist ein besonderes Wunderwerk deutscher Ingenieurskunst und ein Erlebnis.

Andererseits findet man große Bereiche unberührter Natur mit Reihern, Kormoranen, Fischadlern, Kranichen,



Störchen, Enten und Haubentauchern, aber auch Eisvögel sind hier in ihrem natürlichen Lebensraum zu bewundern. Neben der Vielzahl an Vögeln sind seltene Tiere wie Biber, Fischotter, Bismarck, Wisente, Frösche usw. zu erleben. Sehenswert, namentlich für Kinder und Jugendliche, ist das Müritzeum in Waren, das eine exzellente Darstellung der heimischen Flora und Fauna bietet.

Traumhaft stille Ankerbuchten laden zum Baden und Verweilen ein. Abwechslungsreiche Kleinstädte säumen die Kanäle und Flüsse und verlocken zum Bummeln, Shoppen und Einkehren. Inzwischen hat sich hier eine stattliche Gastronomie etabliert, die mit heimischen Gerichten den Gast verwöhnt.

Auch Berlin bietet natürlich ein reichliches Angebot an kultureller, historischer und landschaftlicher Abwechslung. Dies im Detail zu beschreiben, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen.

Aus dieser großartigen Landschaft brachen wir auf, um neue Ufer zu erkunden. Die Seenplatte war in vielen Jahren inzwischen erforscht, das Gleiche galt für Berlin. Nun wollten wir die Kategorie B unserer Linssen 43.9 AC „La Cabaña“ testen und auf die Ostsee hinaus. Die Strecke von Zehdenick durch den Mälzer Kanal und den Vosskanal Richtung Berlin war in wenigen Stunden geschafft. Wir fuhren dann Richtung Osten zum Schiffshebewerk. In der Marina Marienwerder fanden wir bei Sabine und Lutz Biller einen schönen Platz, wobei Lutz wohl prüfen wollte, ob die Crew der „La Cabaña“ das Schiff auch beherrscht, und er wies uns ganz hinten im Eck einen sehr schönen Platz zu. Mit Wohlwollen hat er dann das Manöver genau beobachtet. Da er nichts weiter sagte, denken wir, er war wohl zufrieden. Auch nach unserem Dafürhalten hatten wir unsere Aufgabe gut gelöst. Im Bistro des Hafens ließen wir uns dann verwöhnen. Nach einer wunderbar ruhigen Nacht und einem reichhaltigen Frühstück an Bord ging es zum Schiffshebewerk. Die Passage war unkompliziert und wie so oft doch ein großes Erlebnis. Wir wurden mit zwei Fahrgastsschiffen geschleust, was bei dem großen Becken keinerlei Problem war. Die Temperaturen waren gnadenlos gestiegen, gefühlt hatten wir unter der Persenning 40°C. Jedoch auf sie verzichten konnten wir bei dem stechenden Planeten auch nicht. Also alle Löcher so weit auf wie möglich auf und Gas geben, um Fahrt

wind zu produzieren. Abends in Oderberg waren wir für die Nachbarn eine seltsame Crew, saßen wir doch alle unter Deck im Salon. Sie konnten ja auch nicht wissen, dass wir eine sehr gut funktionierende Klimaanlage hatten. Diese kühlte nicht nur den Salon, sondern auch die beiden Kabinen, was für einen erholsamen Schlaf doch sehr bedeutsam war. Mit uns lagen noch eine Reihe größerer Schiffe in Oderberg, die am nächsten Morgen alle bis auf eines nach und nach ausliefen. Letztlich waren wir dann auch so weit, der Wassertank voll, die Batterien geladen, alles gut. Auch dieser Tag versprach hohe Temperaturen. Die Wasserstandsmeldungen für die Oder waren bei dem trockenen Sommer eher besorgniserregend, weshalb wir uns entschlossen, den Hohensaaten-Friedrichthaler Kanal zu nehmen. Für einen Kanal ist diese Route erstaunlich attraktiv. Die niedrigen Dämme rechts und links erlauben einen Blick in das Hinterland: auf der Ostseite die Überflutungsgebiete der Oder, auf der Westseite Landwirtschaft und Wald.

Hier entdeckten wir große Tabakplantagen, was uns doch sehr überraschte. Ein wenig Industrie, neue und alte und kleine, aber einladende Ortschaften. Unser Ziel war Schwedt, was wir auch nach ca. 4 Stunden erreichten. Ein kleiner Sporthafen, für uns zu flach, und ein größerer Sportboothafen, der uns einen sehr schönen Liegeplatz bot, waren im Angebot. Die Wahl war klar. Auch dieser Hafen stellte eine Überraschung dar. Eine super gepflegte Anlage, super saubere Toiletten und Duschen in einem architektonisch witzigen Bau sowie dort selbst noch eine nettes Bistro mit einer sehr netten Allrounderin als Wirtin. Außer für das Lokal war sie noch für den Caravanstellplatz, den Hafen, den Wassermarkenverkauf usw. zuständig. Sie hatte gut zu tun, war aber trotzdem fröhlich und hilfsbereit. Der übliche und informative „Snack“ am Steg mit Oderfahrern brachte uns doch einige Informationen, die wir bei unserer Weiterfahrt nutzen konnten. Mein Wunsch, eine polnische Nationale als Gastlandflag-

Das inzwischen 80 Jahre alte Schiffshebewerk Niederfinow ist ein besonderes Wunderwerk.



ge zu erwerben, scheiterte jedoch. Angesagt war wieder Herunterkühlen auf ein schlafertägiges Maß. Ein köstliches Abendmahl, ein Glas guten Rotweins – und die erforderliche Bettschwere war hergestellt.

STETTIN

Auf unser nächstes Ziel, Stettin, freuten wir uns besonders. Über die Anlegemöglichkeiten hatten wir extrem Unterschiedliches erfahren und waren also gespannt. Auf unserer Karte wurde der Hafen mitten in Stettin sehr gepriesen. Wir hatten aber Kritiken gelesen und gehört, die uns nicht überzeugten. Gelobt wurde ein Hafen etwas weiter nördlich an der Endstation einer Trambahn. Wir also los. Wunderschöne Auen begleiteten unseren Weg bis Stettin. Es folgten die unvermeidlichen Industrieanlagen vor Stettin und auffallende und stark ausgelastete Werft- und Schiffsbauanlagen. Da war richtig etwas los. Dann kam die Silhouette der Stadt mit einigen prächtigen Bauten sowie zwei Brücken in Sicht. Diese waren aber so niedrig, dass wir nicht nur den Mast, sondern auch die Persenning komplett legen mussten. Dies lenkte uns so ab, dass wir den Stadthafen auf der Ostseite der Westoder übersahen. Also fuhren wir weiter, an weiteren Werftanlagen vorbei bis zum Hafen Goclaw. Der Hafen ist klein, sauber, hat alles, was das Herz begehrt, wenn auch teilweise noch sehr einfach. Optimal ist der kleine Supermarkt auf der anderen Seite von Straße und Tramhaltestelle. Auffallend war die Freundlichkeit des Personals, auch wenn niemand – was uns ein wenig erstaunte – auch nur etwas Deutsch sprach. Mit Englisch und Zeichensprache konnten wir alles erfragen, erhielten korrekte Antworten und erfuhren, was wir wissen wollten. Von einem deutschen Landsmann konnte ich eine polnische Gastlandflagge erwerben. Der nächste Tag war Stettin vorbehalten. Morgens fuhren wir mit der Tram in die Stadt. Wir erwischten ein älteres Modell, d.h., bis wir

etwa eine halbe Stunde später in Stettin waren, kamen wir uns wie durch einen Cocktailshaker geschüttelt (nicht gerührt!) vor. Die Wanderung durch die Stadt führte uns u.a. in die Johanniskirche, ein wunderbar lichter Bau mit einer sehr schönen, etwas ungewöhnlichen Orgel. Ein auffallendes Gebäude entpuppte sich als der ehemalige pommerische Herzogspalast derer zu Greifen. Nach wie vor war es sengend heiß, so dass wir das kleine, im Münzhof des Palastes gelegene Café besuchten und dort einen Kaffee und Wasser zu uns nahmen. Heute wird der Palast für Musik und Kunst, Museum und Wissenschaft genutzt. Während wir im Hof saßen, konnten wir einem Klavierspieler lauschen, der seine Kunst schon sehr gut beherrschte. Auch befindet sich hier die Touristinformation. Wir schlugen nun die Richtung zur Hakenterrasse ein, über die unser Reiseführer die kühne Behauptung aufstellte, es sei eine der schönsten Terrassen Europas. Wir waren gespannt und müssen zugeben, sie ist sehr schön. Der Blick ist grandios. Sie ist ca. 500 Meter lang, ca. 20 Meter über der Oder und bietet einen tollen Überblick über diesen Teil der Stadt. Im Rücken hatten wir dabei eine Reihe schöner alter Gebäude, so die Marineakademie, das Wojwodschaftsamt und das Nationalmuseum. Im Schatten dieser historischen Gebäude fanden wir auf der Hakenterrasse ein herrlich gelegenes Restaurant („Columbus“), wo wir, in der ersten Reihe sitzend, unser Mittagessen einnahmen. Qualitativ hochwertig und sehr vernünftige Preise inkl. Traumausblick lautete unser abschließendes Urteil über diesen schönen Flecken. Von hier aus erblickten wir dann auch die zunächst von uns übersehene riesige Marina, die gespenstisch vereinsamt war. Kein einziges Schiff, bei geschätzten 120 Liegeplätzen! Das Umfeld der Marina war auch nicht gerade schick und der Zugang zur Stadt von der anderen Seite des Flusses extrem umständlich. Wir nahmen uns vor, auf der Rückfahrt mal die Nase in diesen Hafen zu stecken.





Aber wir wollten los. Wir zogen die Oder weiter nach Norden hinauf, passierten die Zufahrt in den Dammschen See und fassten als zweiten Entschluss, die Rückfahrt über diesen zu machen. Weiter nach Norden gabelt sich das Fahrwasser in die Oder und den Kanal Policki. Wir blieben auf der Oder. Diese wurde immer weiter, die Überschwemmungsgebiete bei Hochwasser zeigten sich üppig grün, teilweise alte Bäume, teilweise hohe Sträucher oder Schilf. Das Vogelparadies erschien unendlich. Blaugrüne Eisvögel sah man aufblitzen. Die Burschen sind aber so hektisch, dass es kaum gelingt, sie zu fotografieren. Den Graureihern haben wir schon nicht mehr nachgeschaut, anders als einem Fischadler, der über uns kreiste, aber offensichtlich keinen Hunger hatte. Zumindest zeigte er kein Jagdverhalten. Die Fahrt durch das Papenwasser war unspektakulär, wobei wir uns sicherheitshalber an die markierte Fahrrinne hielten. In Höhe von Trzebiez zog sich dann das Ufer immer weiter zurück, das große Haff zeigte sich von seiner schönsten Seite. Bei sehr guter Sicht waren die hohen Seezeichen (Brama Torowa 4-1) schon aus der Ferne sichtbar.

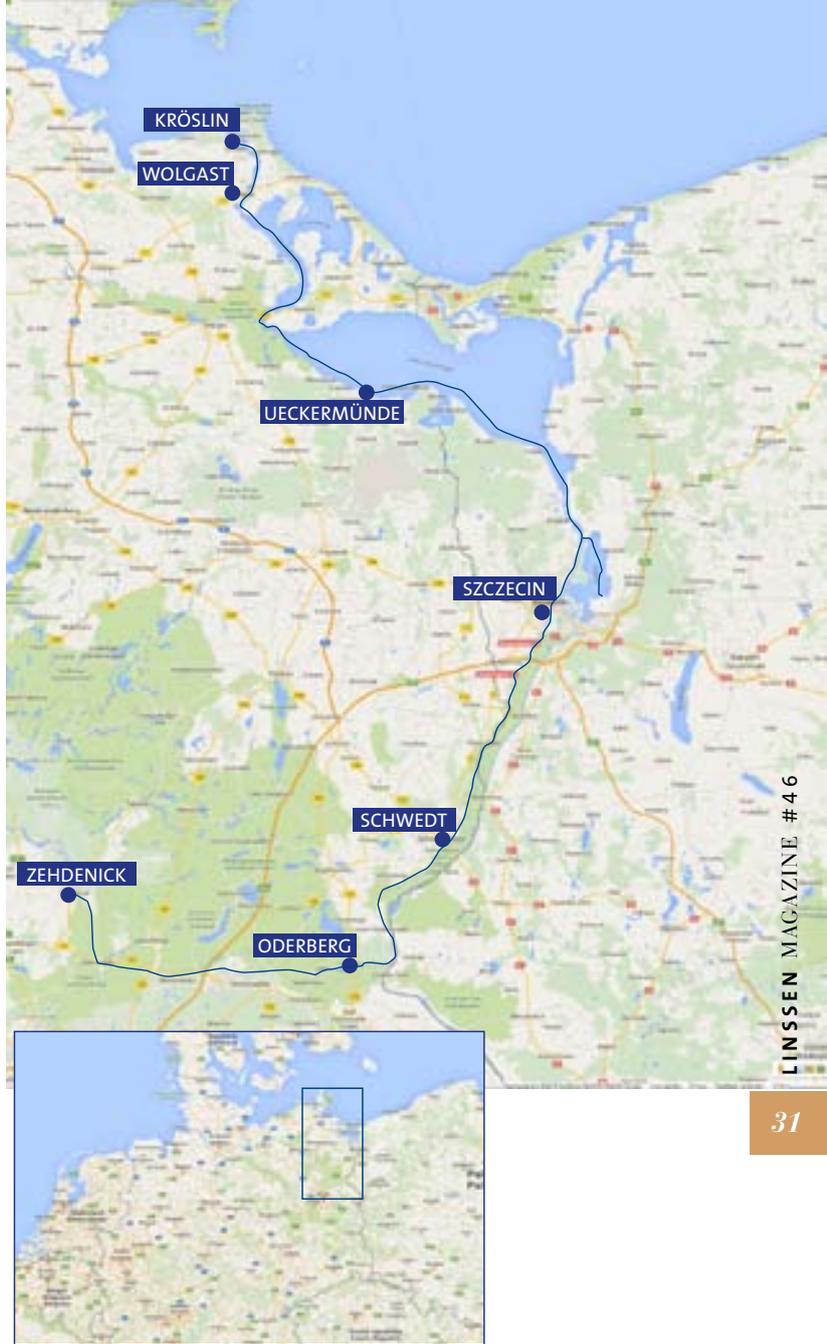
Bei Windstärke 4-5 bekamen wir im Laufe des Nachmittags doch noch deutlichen Seegang hinzu, was unserer 20 t schweren Linssen aber nicht viel anhaben konnte. Bei der Überlegung, welchen Hafen wir anlaufen sollten, entschieden wir uns für Uekermünde, was wir nicht bereut haben. Beim SSC Vorpommern fanden wir reizende Aufnahme und wurden herzlich begrüßt. Das Abendessen im „Backbord“ war köstlich, die Preise adäquat, die Stimmung bestens. Dankbar waren wir für den immer auffrischenderen Wind, da noch ungebrochen Hitze herrschte. Als wir abends die Klimaanlage in Betrieb nehmen wollten, zeigte sich, dass der Landstrom relativ niedrig abgesichert war (6 A), was für die Klimaanlage nicht reichte. Also kurz den Generator angeworfen, das Schiff

heruntergekühlt und dann ab in die Koje. Am nächsten Morgen beschlossen wir, einen beschaulichen Tag in Uekermünde zu verbringen. Unser nächstes Ziel war nicht fix geplant. Wir hatten uns den Hafen in der Einfahrt zum Peenestrom vorgenommen, kamen aber so zeitig an, dass wir beschlossen weiterzufahren. Also durch den Peenestrom nach Norden durch die Moderort-Rinne. Inzwischen stampfte sogar unsere Linssen bei dem Wind so stark, dass wir Rankwitz als Zielhafen auserkoren. Diese Entscheidung war exzellent, wir können den reizenden Hafen nur empfehlen. Neben zwei sehr guten Lokalen gibt es noch einen Fischladen mit köstlichem frischen oder selbstgeräucherten Fisch. Neben dem schönen Hafen und dem gesamten Ambiente stehen fünf sympathische Ferienhäuser direkt am Hafen. Ein schönes Beispiel für eine gelungene Hafententwicklung. Die Fahrt ging weiter, über Wolgast in den Peenestrom. Der Eingang ist etwas industriellastig, was uns gefreut hat. Weiter nach Norden wird es wieder landschaftlich sehr schön. Der Wind blies inzwischen mit Windstärke 8. Alle Einheimischen beklagten sich, so viel Wind so viele Tage hintereinander hätten sie noch nie erlebt. Kröslin war dann unser letzter Hafen, eine wunderschöne, sehr gepflegte Marina gegenüber von Peenemünde. Ausflüge von hier lassen sich mit dem kleinen Fahrgastschiff durchführen. Ein Ausflug nach Wolgast zeigte eine mittelgroße Industriestadt mit den leider im Osten nach wie vor bestehenden Problemen, erwähnt sei hier die Flucht der Jugend. In Kröslin trafen unsere Mitreisenden Bekannte, die sie seit vielen Jahren nicht mehr gesehen hatten, was zu einem netten, gemütlichen Plausch an Bord unter der Perrenning bei Starkwind (um die 7 Bft. in den Böen) führte. Da die Wettervorhersage immer noch Starkwindwarnung mitteilte, mussten wir unser eigentliches Ziel – Greifswald – aufgeben und uns damit begnügen, die Nase nur



kurz in die Ostsee gesteckt zu haben. Wir kehrten um. Bei strahlendem Sonnenschein, aber immer noch heftigem Wind zogen wir nun nach Süden. Wie beabsichtigt, sind wir dann etwas nördlich von Stettin in den Dammschen See abgebogen, um eine idyllische Landschaft zu erleben. Sie ist einmalig schön. Wir haben uns Zeit gelassen und suchten gegen Abend einen Hafen, der dieser Landschaft gerecht wurde. In der Marina HOM, am Südostende des Dammschen Sees, fanden wir einen Traumplatz. Dass uns ein sehr gut deutsch sprechender Pole empfing, der uns bei den Formalitäten half, war das eine, aber währenddessen traf eine wunderschön restaurierte Motoryacht ein und legte hinter uns an. Der Eigner war Pole, in diesem Hafen beheimatet und unglaublich stolz (zurecht) auf das von ihm restaurierte Schiff. Von dem auf der Mole stehenden, roh gezimmerten Tisch wurden von unseren polnischen Gastgebern die Bänke weggeräumt und dafür bequeme Gartenstühle aufgestellt, damit wir es gemütlich hatten. Ein außerordentlich nettes Zeichen der Gastfreundschaft.

Mit diesem Hafen will ich den Bericht beenden. Die Rückreise nach Zehdenick war unspektakulär. Wir trafen dort vier Tage später wohlbehalten und voller neuer Eindrücke ein.



Beitrag von Linszen Boating
Holidays®-Partner:
PUUR YACHTCHARTER GMBH
Dorfstraße 25
D-17209 Buchholz/Müritz
Mobil: +49 172 8312770
www.puur-yachtcharter.de



AUF EIGENEM KIEL DURCH HALB EUROPA!

Text und Fotos: Randolph Nott

SICHER, MANCH ZEITGENOSSE WIRD UNS FÜR ZIEMLICH VERRÜCKT HALTEN, EINE ERST DREI JAHRE ALTE GRAND STURDY 40.9 DURCH EINEN SCHIFFSNEUBAU ZU ERSETZEN. ABER DIE ENTWICKLUNG DER „DECKBRIDGE“ IN DER MODELLREIHE „CLASSIC“ BRACHTE UNS AUF DIE IDEE, UNSERER HIPPO EINE HIPPO II FOLGEN ZU LASSEN!

Wir hatten uns seinerzeit für die Grand Sturdy mit Longtop entschieden, weil wir ein Schiff wollten, das (fast) ohne Treppen auskommt – also sozusagen ein Bungalow unter den Booten. Dabei war das Dach, bis auf das Variodeck-Schiebedach, praktisch ungenutzt. Und genau an dem Punkt setzten dann die Überlegungen ein, nämlich ein leicht erreichbares „Oberdeck“ auf der Basis des modernen Designs der Grand Sturdy zu haben und gleichzeitig eine intelligente „Abstellfläche“ für das Beiboot zu gewinnen.

Soweit zur Vorgeschichte unseres Überstellungstörns. Am 2. Juni 2016 wurde unsere HIPPO II in Saint Jean de Losne (Frankreich) ins Wasser gesetzt und von „H2O“ aufgerüstet. Alle Transportsicherungen mussten entfernt, der Mast aufgestellt und das Beiboot mit eigener Hebevorrichtung am Mast gekrant werden. Die Mitarbeiter von H2O waren hierbei extrem hilfreich und zuvorkommend. Wir erhielten auch einen kostenlosen Liegeplatz in der firmeneigenen Marina. Wer sich das Jahr 2016 einmal in Erinnerung ruft, wird an vermutlich zwei Ereignisse denken: den Bahnstreik in Frankreich und das Hochwasser

auf Saône und Rhône. In Bezug auf den Bahnstreik hatten wir schlicht Glück, problemlos unser Ziel zu erreichen. Das Hochwasser auf den Flüssen verzögerte jedoch unseren Start. Schließlich wollten wir nicht mit treibenden Baumstämmen und Ähnlichem unfreiwillige Bekanntschaft machen! Wie auch immer, am 6. Juni konnten wir die Leinen losmachen und unseren Törn beginnen! Allerdings gab es doch kleinere Einschränkungen, da Anlegestellen, die wir für Sightseeing-Touren eingeplant hatten, überflutet waren und somit nicht zur Verfügung standen. Es waren auch nicht alle Schleusen in Betrieb und der



Schiffsverkehr wurde stellenweise direkt über die Wehre geleitet. Für uns als „Seeschiffer“ mit nur wenig Erfahrung auf Binnengewässern eine spannende Angelegenheit!

Im Hafen von Chalon-sur-Saône erhielten wir von einem Skipper den Hinweis auf den Yachthafen „Nautic Halte Confluence“ in Lyon, der in unserem Handbuch „Binnengewässer Frankreichs“ nicht verzeichnet war. (Auch wenn das Handbuch etwas veraltet ist und manchmal eine inzwischen geschlossene Marina aufführt, bleibt es eine nützliche und eigentlich unentbehrliche Unterlage.) Am Freitag, den 10. Juni, haben wir dann gegen 10.50 Uhr in Confluence abgelegt und nach 1,5 Flusskilometern den Zusammenfluss von Saône und Rhône erreicht. Auch hier war das Hochwasser noch nicht ganz abgeflossen. Vor allem im Bereich der zahlreichen Schleusen bildeten sich immer wieder Flächen mit allerlei Treibholz und sonstigen, vom Hochwasser mitgeführten Dingen. Für uns bedeutete dies – trotz aller Vorsicht – tägliches Reinigen der Kühlwasserfilter.

War die Schleuse von Sablons mit einer Hubhöhe von 14,5 m schon beeindruckend, war sie dennoch nicht mit der Schleuse von Bollène mit einer Hubhöhe von 22 m zu vergleichen! Zugegeben, uns haben vor der Reise die vielen Schleusen schon etwas beunruhigt! Allerdings konnten wir feststellen, dass sowohl der Funkkontakt als auch der Schleusenvorgang selbst recht unproblematisch waren, zumal alle Schleusen auf der Rhône mit Schwimmpollern ausgerüstet sind und damit sehr bequem geschleust werden kann. Auch haben wir in den Schleusen mehrfach eine Péniche getroffen und konnten während der Wartezeiten mit dem Skipper fachsimpeln! Mit Péniche bezeichnet man in Frankreich alte Frachtschiffe, die gern zu Hausbooten umgerüstet werden. Mit einer Länge von 38,5 m und einer Breite von 5,05 m bieten die Kähne viel Raum und sind zum Teil liebevoll hergerichtet! Der Skipper „unserer“ Péniche gab uns einen wertvollen Hinweis auf eine Marina in Avignon, die wir sonst vermutlich übersehen hätten! Und so konnten wir hinter der berühmten Brücke von Avignon am Flussufer festmachen, lagen kurioserweise mit einer anderen Linssen im Päckchen und hatten Blick auf eine weitere Linssen!

Avignon ist schlicht ein touristisches Highlight und so

ließen wir uns etwas Zeit beim Schlendern durch diese wunderbare alte Stadt, besichtigten den Papstpalast und weitere historische Bauten, um am Mittwoch, den 15. Juni, um 08.30 Uhr die letzte Etappe unserer Tour auf den französischen Binnengewässern in Angriff zu nehmen. Um 10.15 Uhr erreichten wir die letzte Großschleuse bei Beaucaire. Die Schleusen, die uns vor der Reise so viele Sorgen gemacht hatten, befuhren wir inzwischen recht

routiniert und ohne jede Aufregung! Um 14.15 war dann die Schleuse bei Port Louis erreicht. Da nur alle paar Stunden die mit einer Drehbrücke kombinierte Schleuse in Betrieb gesetzt wird, mussten wir bis 16.15 Warten und konnten um 16.55 in die Marina einlaufen. Im Übrigen ist es in Frankreich vorgeschrieben, in den Schleusen Rettungswesten zu tragen, was wir auch stets befolgt haben. Bis auf diese letzte Schleuse! Die Vorfreude, endlich das Mittelmeer unter den Kiel zu bekommen, war so groß, dass wir das Anlegen der Schwimmwesten glatt vergaßen – was uns einen lautstarken Rüffel (lautstark, da über Lautsprecher!) des Schleusenwärters eintrug!

Im Golf von Fos durften wir dann mit den großen Jungs spielen! Die Seeschiffahrtsstraße Richtung Marseille ist von Hochseeschiffen stark frequentiert.

Anlegen am Flussufer hinter der berühmten Brücke von Avignon.



Die Schleuse von Bollène überwindet 22 m Höhenunterschied.



Die berühmte Burg aus dem Roman „Der Graf von Monte Christo“ von Alexandre Dumas

Unser nächstes Etappenziel war die Insel Îles du Frioul. Hier machten wir in der Marina mit Blick auf die aus dem Buch „Der Graf von Monte Christo“ (Le Comte de Monte-Cristo) von Alexandre Dumas bekannte Festung und im Hintergrund Marseille fest. Von dort nahmen wir am nächsten Tag die Fähre, die uns nach Marseille übersetzte. Das war uns wegen der Enge in der Marina von Marseille empfohlen worden – ein guter Hinweis! Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, die vielen „Points of Interest“ in der Stadt zu beschreiben. Wir haben, wie auch in anderen Städten auf unserer Reise, zunächst einen Sightseeing-Bus genommen, um einen Überblick zu bekommen, und erkundeten anschließend die Stadt zu Fuß.

Tags drauf ging es dann weiter nach Bandol und von dort nach Cavalaire-sur-Mer. Von Bandol nach Cavalaire-sur-Mer waren es 42,3 NM, also eine eher gemütliche Tagesetappe. Später haben wir dies bis auf über 70 NM gesteigert. Hierbei darf man nicht vergessen, dass eine Linssen ein gutmütiges und bequemes Schiff ist und kein Rennboot! Für ein Schnellboot wären die 70 Meilen in unter drei Stunden zu bewältigen – wenn das Wetter mitspielt und die See nicht oder nur wenig bewegt ist! Unsere HIPPO hingegen ist zwar langsam, aber macht ihren Weg auch dann, wenn andere Boote besser im Hafen bleiben. Bei stärkerem Seegang hat sich unser Rotorswing bewährt, den wir uns bei diesem Schiff gegönnt haben.

Weiter ging es von Cavalaire entlang der Küste bei Cannes, Nizza, Monaco und San Remo. Wir hatten ruhige See und bestes Sommerwetter und konnten den Aufenthalt auf unserer Deckbridge genießen. Die mondänen Badeorte haben wir ignoriert und liefen die Marina Loano an. Inzwischen hatten wir die Gastlandsflagge Frankreichs durch die Italiens ersetzt. Von Loano ging es quer über den Golf von Genua nach Lavagna, eine Distanz von 48 Seemeilen. Hin und wieder begegneten uns Großschiffe auf ihrem Weg nach Genua, jedoch weit weniger als im Golf von Fos. Inzwischen schreiben wir Freitag, den 24. Juni, und notieren im Bordbuch: 09.10 Leinen los in Lavagna,

Kurs: Süd-Ost / 76°. Nach 28 NM kommen die Felsen von La Spezia in Sicht. Wir sind im Ligurischen Meer. La Spezia ist die Hauptstadt der Provinz Ligurien (Riviera di Levante). Am Ende der ligurischen Küste zeigte das Thermometer eine Wassertemperatur von 24 °C und wir nahmen Kurs auf Porto di Pisa (südliches Ufer der Arno-Mündung). Die nette Dame in der Marina ließ uns wissen, dass man entlang des Arno in ca. 12 km Pisa erreicht. Also haben wir unsere E-Bikes erstmalig zum Einsatz gebracht, die bisher im „Keller“ – nämlich im Stauraum unter der Plicht – gut untergebracht waren. Die Fahrt von der Marina in die Stadt war wenig romantisch und vom Fluss Arno haben wir fast nichts gesehen! Pisa selbst war mit Touristen vollgestopft und offensichtlich fanden diese, insbesondere die Besucher aus Asien, es schrecklich lustig, ein Foto mit ausgestrecktem Arm – optisch den Turm stützend – zu schießen. Für uns ein etwas merkwürdiges Schauspiel, aber vielleicht ist man in Norddeutschland einfach humorloser.

Sonntag, den 26. Juni, ging es dann weiter auf bewährtem Süd-Ost-Kurs. Der Wind hatte aufgefrischt und unsere Wetter-App zeigte eine Wellenhöhe von 0,7 m, was auch durchaus den Tatsachen entsprach. Diese Applikation für das iPhone/Android (Windfinder) ist absolut empfehlenswert! Die Angaben sind ausgesprochen präzise. Eigentlich wollten wir die Marina Sali (bei Gagno) anlaufen, hatten aber nicht damit gerechnet, dass am Sonntagabend um 16.30 Uhr alle Tagesausflügler wieder die Marina aufsuchen, was ein schreckliches Gedränge ergibt. Der recht starke Wind und die Untiefen vor der Marina-Einfahrt machten die Wartezeit zu einem gefährlichen Manöver und so entschieden wir, bis Punta Ala weiterzufahren. Diese Marina erreichten wir um 18.50 Uhr. Es sollte mit 150 € unsere teuerste Übernachtung auf dieser Reise werden! Ob es daran lag, dass dem Marina-Personal klar war, dass wir kaum eine Alternative hatten, sei dahingestellt. Auf der Weiterfahrt hatten wir vor der Halbinsel



Argentario noch einmal mit sehr unruhiger See und hohen Wellen zu kämpfen, erreichten dann aber glücklich die Marina Cala Galera. Unser nächster Halt war dann in der Marina Riva di Traiano, um am Folgetag an der Tiber-Mündung vorbei zu schippern. Der Schiffsverkehr hier war beträchtlich. Wir machten am Abend in der Marina del Nettuno fest, um am nächsten Tag, wir schreiben inzwischen den 1. Juli, in der Marina Torre del Greco bei Neapel anzulegen. Erst Wochen später erklärte uns ein Italiener aus Salerno, dass dies der gefährlichste Standort in Italien sei und man dort doch um Gotteswillen nicht übernachten könne! Wir waren bis zum 4. Juli dort, hatten eine gute Zeit und stießen zusammen mit Stegnachbarn aus Italien auf den Sieg der deutschen über die italienische Fußballnationalmannschaft an! Torre del Greco erschien uns insofern günstig, weil man von dort per Bahn Pompeji und auch Neapel bequem erreichen kann. Den Vesuv erklimmen wir allerdings nicht, sondern hatten ihn nur vom Boot aus jeden Tag in Sichtweite! Allein Pompeji und Neapel würden Stoff für einen vielseitigen Bericht abgeben! Hinzu kamen noch Herkulaneum (das wie Pompeji beim Vesuvausbruch im Jahre 79 verschüttet wurde) und Paestrum.

Unser nächster Halt war die Marina di Camerota, zu der wir nach 74,1 NM gelangten (merke: die zurückgelegten Entfernungen pro Tag gehen rasant nach oben!), um am nächsten Tag Cetraro (Kalabrien) zu erreichen. Der Stopp in der Marina Porto di Tropea war Ausgangspunkt für die Einfahrt in die Straße von Messina.

Die Straße von Messina wird oft als besonders tückisch beschrieben, was dereinst auch die britische Admiralität zu Warnhinweisen veranlasste. Für uns war allerdings weitestgehend gutes Wetter angesagt. Wir konnten die Fahrt genießen und den

Blick auf den Vesuv



Schwertfischfängern bei der Arbeit zuschauen. Diese Art der Fischerei gibt es nur in der Straße von Messina. In einem Mastkorb steht der Schiffsführer und bringt das Boot für den auf einem langen Ausleger wartenden Harpunier in Position. Hin und wieder liest man von Kollisionen mit diesen Fischern, was aber eher auf Unachtsamkeit der beteiligten Skipper zurückzuführen sein dürfte. Kurzum, wenn man sich im Bereich der Fahrerinne aufhält und schlicht die Augen aufmacht, kann gar nichts passieren!

In der Straße von Messina haben wir dann in der Marina Reggio di Calabria festgemacht. Dies war die mit Abstand miserabelste Marina der ganzen Reise! Die „alte“ Marina war überfüllt und wir wurden über Funk auf die neue Marina hingewiesen. Diese ist Teil des Industriehafens, bestehend aus ein paar Schwimmstegen. Zur Ruhe kommt man hier kaum, da nebenan im Stundentakt die Fähren an- und ablegen, was neben einem gehörigen Schwall eben auch Lärm verursacht. Nur in der Nacht sind ein paar Stunden Ruhe. Für uns Grund genug, bereits um 6.40 Uhr die Leinen loszuwerfen und auf Capo Pellaro zuzusteuern. Nach 7,4 Meilen verlassen wir an diesem Punkt die Straße von Messina und gehen nach 17,1 NM (Position $37^{\circ} 54,447$ N, $015^{\circ} 45,617$ O) auf Kurs 90° um nach weiteren 31,5 NM bei Galati auf Kurs Nord-Ost (40°) zu setzen und Porto delle Grazia, eine Marina mit exzellentem Service, anzulaufen. Uns gefällt es hier so gut, dass wir spontan beschließen, einen Tag Pause einzulegen, und erst am Sonntag, den 10. Juli, wieder in See stechen. Um 14.00 Uhr wird allerdings unsere Ruhe durch energischen Krawall gestört. Ein DSC-Alarm auf Position $35^{\circ} 50$ N, $014^{\circ} 30$ O zeigt an, dass dort ein Schiff in Schwierigkeiten ist. Von unserer Position aus allerdings viel zu weit entfernt, um Hilfe leisten zu können. Um 16.55 erreichen wir Porto di Vecchio-Crotone, da für den nächsten Tag die Überfahrt über den Golf von Taranto nach Santa Maria di Leuca geplant war. Hier lagen 72 Seemeilen offenes Meer vor uns, so dass wir die meiste Zeit des Tages

in keiner Richtung Land sehen konnten! Auf dieser Strecke gaben wir unserer HIPPO einmal richtig „die Kante“ – also für kurze Zeit wurde der „Hebel auf den Tisch gelegt“, wie man zu sagen pflegt. Bei 2.800 U/min kamen wir auf 8,5 Knoten, bei 1.950 U/min reduzierte sich die Geschwindigkeit auf 6,5 kn.

Um 12.30 Uhr ging noch einmal ein DSC-Alarm ein, ohne dass jedoch eine Position angezeigt wurde. Darüber, ob diese Alarmierungen etwas mit Flüchtlingsbooten zu tun hatten, lässt sich nur spekulieren. Um 15.00 Uhr kam dann Land in Sicht und um 18.28 konnten wir nach 72 Meilen in Leuca festmachen. Bis hier hatten wir nun 1.313 Seemeilen zurückgelegt und dafür 212 Betriebsstunden (Motorstunden) benötigt.

Weiter ging es nun nach Porto Turistico di San Foca, womit wir die Adria erreicht hatten. Eine unangenehm böige Tramontana machte das Anlegen zu einer Herausforderung! Hatten wir bei der Planung der Reise noch großen Respekt vor einer Fahrt auf dem Mittelmeer (wir sind seit über 30 Jahren auf der Adria unterwegs), konnten wir nun feststellen, dass die Adria noch sehr viel ungemütlicher sein kann! Am nächsten Tag ging es vorbei an Brindisi und Monopoli zur Marina Cala Ponte, einer sehr gepflegten neuen Anlage, die allerdings etwas abseits liegt. Wir nahmen einen Leihwagen und konnten uns damit in Alberobello die berühmten Trulli anschauen.

Durch ihre Bauweise aus massivem Naturstein mit sehr dicken Wänden und winzigen Fenstern bieten die Trulli einen guten Schutz gegen die anhaltende Sommerhitze in Apulien. Im Winter speichert ein Trullo für lange Zeit die Wärme, die in einem offenen Kamin erzeugt wird. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts waren diese „Arme-Leute-Häuser“ fast vergessen, erleben aber seither eine Renaissance. Einige werden mittlerweile als Ferienwohnungen vermietet. Alberobello nennt sich auch Welthauptstadt der Trulli und zählt seit 1996 zum Weltkulturerbe der UNESCO.

Wegen eines Termins, den wir in Liverpool wahrnehmen mussten, verzögerte sich unsere Weiterreise bis zum 23. Juli. Dann jedoch fuhren wir nach Bari, um im Hafen von Bari bei Nautica Ranieri festzumachen. Ein Motorservice war inzwischen überfällig. Der gesamte Service bei Herrn Ranieri war bemerkenswert gut. Bari selbst ist ein sehr stark frequentierter Hafen mit viel Fährbetrieb. Dieser störte aber am Steg von Ranieri, im Gegensatz zu der geschilderten Situation in Reggio

di Calabria, wenig. Wir holten wieder unsere Fahrräder hervor und radelten in die Altstadt von Bari.

Donnerstag, den 28. Juli, setzten wir unsere Fahrt fort zu unserem letzten Halt an der italienischen Küste – in Vieste. Am nächsten Morgen nahmen wir Kurs auf Korčula (Kroatien). Wir hatten die Adria zu überqueren, wobei wir bei hohen Wellen von Backbord den Wert des Rotorswing schätzen lernten. Zwar war mit 72 Meilen die Überquerung der Adria im Rahmen dessen, was wir schon zuvor am Tag absolviert hatten, allerdings hatten es diese 72 NM in sich! Wir korrigierten am späten Nachmittag unseren Kurs, um die Insel Lastovo anzulaufen. Leider bot sich kein Platz in der von uns anvisierten Ankerbucht. Wir hatten jedoch im Internet einen Bericht gefunden, nach dem ein Skipper ohne Probleme direkt an der Zollpier festmachen konnte. Bei immer noch 10 Knoten Wind erreichten wir um 20.05 Uhr die Pier – und wurden kaum eine halbe Stunde später von der Polizei aufgefordert, den Platz zu verlassen! Irgendwie gelang es uns dann doch, die Beamten davon zu überzeugen, dass es für ein weiteres Anlegemanöver zu spät sei und wir ja schlussendlich am nächsten Morgen einklarieren wollten. Wir wurden darauf hingewiesen, dass der Zoll grundsätzlich 24/7 – also jederzeit – da wäre, was aber hier wirklich nicht stimmte, weil das Büro dunkel und die ganze Anlage verlassen war! Die Polizisten machten auch darauf aufmerksam, dass die Fähre direkt nebenan ein- und ausfahren würde, was einen erheblichen Schwall verursache. Wie wir es geschafft haben, nicht nur hier bleiben zu können, sondern die

Alberobello mit den berühmten Trulli-Häusern



Polizeibeamten auch noch zu überreden, das Schiff besser zu vertäuen und mit zusätzlichen Fendern zu sichern, war uns hinterher nicht mehr ganz klar. Tatsache ist, dass wir kaum eine Stunde später durch lautes Klopfen und Rufen aufgeschreckt wurden. Es war der Zöllner, der offenbar von seinen Kollegen von der Polizei unangenehme Fragen zu seinem Verbleib bekommen hatte und entsprechend wütend auf diese dummen Bootstouristen war! Das wurde dann das Meisterstück an Überredungskunst, nämlich, nach dem Einklarieren noch bis zum Morgen an der Pier liegenbleiben zu dürfen. Alles gipfelte darin, dass der Zöllner immer freundlicher wurde und dann sogar die Crewliste selbst ausfüllte und wegen uns das Tor zu seiner gut gesicherten Anlage nicht abschloss, damit wir am Morgen in den Ort laufen konnten (Anmeldung beim Hafenkaptän).

Wir hatten also „unsere“ Seite der Adria erreicht und konnten nun in Ost-West-Richtung entlang der Küste den Endpunkt unserer Reise, die Marina Veruda bei Pula (Istrien), ansteuern. Für diesen Törnabschnitt nahmen wir uns noch einmal zwei Wochen Zeit und stellten dabei fest, dass man die kroatische Küste in den Sommermonaten besser den Italienern überlässt, die dort dann offenbar italienische Wochen veran-

stalten. Und so, wie sich diese freundlichen Südländer auf der Straße in Rowdys verwandeln, so hinderlich verhalten sie sich auf dem Wasser! Alles liebenswerte Menschen, nur halt etwas anders organisiert. Die Wasserstraßenordnung scheint für sie nicht zu gelten. Deutscher Ordnungssinn kollidiert dann mit mediterranem Lebensgefühl.





MIT BOOT UND KAMERA IN DEN NIEDERLANDEN UNTERWEGS

Text und Fotos: Christine & Siegfried Günther

UNSERE BOOTSSAISON 2017 TEILTE SICH IN ZWEI REISEN AUF: ZUNÄCHST IM MAI UND JUNI NACH FRIESLAND, DANN VON ANFANG AUGUST BIS MITTE OKTOBER IN DIE WESTLICHEN PROVINZEN DER NIEDERLANDE. 2015 WAREN WIR SCHON EINMAL VON MAASBRACHT ZUR VECHT AUFGEBROCHEN. ES WAR DIESE ERSTE ERFAHRUNG, DIE UNS DAZU GEBRACHT HAT, DIE NIEDERLANDE ETWAS „GRÜNDLICHER“ ERKUNDEN ZU WOLLEN.

Nachdem wir 2016 mit unserer Linssen-Yacht „VAGABOND“ auf der Maas, der Mosel und der Saar unterwegs waren, haben wir uns im letzten Jahr die Niederlande als Revier ausgesucht. Friesland sollte unser erstes Ziel werden. Wir hatten schon viel darüber gehört und gelesen und wollten uns jetzt unser eigenes Bild machen. Es war sicherlich nicht unsere letzte Niederlande-Erfahrung.

NACH DOKKUM UND ZURÜCK. AUF DER MAAS IN RICHTUNG WAAL

Am Donnerstag, dem 4. Mai, brechen wir in Maasbracht von unserem „Heimathafen“ Van der Laan aus auf zu unserer Reisesaison 2017.

Für die Maas-Etappe nehmen wir uns Zeit und sehen vor, in drei Tagen den Maas-Waal-Kanal zu erreichen: also von Maasbracht über Venlo, das Leukermeer nach Linden.

In Linden sind wir zum ersten Mal. Hier ist ein großes neues Wassersportgebiet entstanden, das mit

unterschiedlichen Freizeitangeboten lockt: Segeln, Schnellbootfahren, Wasserwandern...

Wir übernachten im Hafen „WV Kraaijenbergse Plassen“ und machen am langen „Meldesteg“ fest.

VON DER MAAS ZUR IJSSEL

Wir verlassen den Hafen „Kraaijenbergse Plassen“ in Linden um 8.30 Uhr bei diesigem Wetter, nachdem wir zu unserer Sicherheit, die Schwimmwesten bereitgelegt und noch einmal alle Verhaltensregeln für den Notfall durchgesprochen haben.

Als wir losfahren, regnet es nicht. Der Wind ist mit 3 Beaufort mäßig und es ist immer noch sehr frisch. Obwohl ja die ganze Woche hindurch und rund um die Uhr Frachtschiffe über den Rhein fahren, haben wir uns dennoch für den Sonntag entschieden in der Hoffnung, etwas weniger Verkehr vorzufinden. Zunächst geht es also von der Maas zum Maas-Waal-Kanal. Dort ist es unerwartet ruhig. Sollte unser Plan etwa aufgehen? 600 Frachtkähne passieren die

deutsch-niederländische Grenze schließlich täglich. Nach zwei Stunden Fahrt erreichen wir die Schleuse zur Waal (Rhein) bei Nimwegen. Nach der Ausfahrt aus der Schleuse trennen uns nur noch hundert Meter von der Waal. Auf der rechten Seite kann man an der Kreuzung die Verkehrszentrale Nimwegen sehen. Dort melden wir uns auf VHF 4 an: „Vagabond von Maas kommend, zu Berg auf Waal, Richtung IJssel“.

Die Verkehrszentrale empfiehlt uns, den bergwärts fahrenden Kohlenkahn abzuwarten. Die talwärts fahrenden Kähne sind etwa 2 Kilometer entfernt, nähern sich aber schnell.

Sobald der Verkehr es uns erlaubt, fahren wir zur rechten Flussseite, wo eine spezielle Fahrrinne für Sportboote durch Bojen gekennzeichnet ist.

Zunächst bleiben wir auf der rechten Flussseite. In der Innenkurve ist die Strömung geringer.

Die 18 Kilometer lange Strecke zwischen Nimwegen und der Einfahrt zur Gelderländischen IJssel ist recht kurvenreich und die Strömung bei Nimwegen ziemlich stark. Bei unserer Fahrt erreicht sie unter den Brücken 8 km/h. Die starke Strömung und der dichte Berufsverkehr führen hier zu sehr bewegtem Wasser. Bei der nächsten Kurve nach etwa 6 Kilometern wechseln wir die Seite, hier ist die Sportboote-Fahrrinne mit grünen Bojen markiert. Die Strömung und der Verkehr lassen etwas nach und wir kommen mit etwa 5 km/h voran.

Trotz des starken Verkehrs auf der Waal gibt es Momente, in denen wir die Natur genießen können. Nach drei Stunden konzentrierter Fahrt biegen wir in den Pannerdens-Kanal ein, nachdem wir die Verkehrszentrale über unsere Absicht informiert haben. Sofort nehmen wir rasante Fahrt auf und es

geht mit 16 km/h in Richtung IJssel bis zum Hafen in Giesbeek, den wir gegen 15.30 Uhr nach einer abwechslungsreichen und interessanten Tagestour erreichen.

AUF DER IJSEL NACH ZWOLLE

Diese Etappe soll uns auf der IJssel von Giesbeek nach Zwolle führen.

Nach der Waal-Strecke bleiben wir zwei Tage im Hafen von Giesbeek. Im Rhederlaag gibt es mehrere großzügige Häfen, die alle Serviceleistungen bieten. Wir entscheiden uns für den „MV Giesbeek“, der auch über ein Restaurant verfügt. Wir nutzen die Gelegenheit, um dort Treibstoff zu tanken.

Vom Hafen aus ist die Stadt Doesburg mit dem Fahrrad in 30 Minuten leicht zu erreichen. Bei sonnigem Wetter macht uns das Radeln trotz des Windes Spaß.

Der Ausflug lohnt sich. Wir nutzen die Gelegenheit, auch den „Passantenhaven“ (Gästehafen) aufzusuchen. Er ist noch recht leer. Drei Boote machen heute hier fest.

Die Strecke auf der IJssel führt durch eine liebevolle Landschaft. Jedoch ist auf dem sehr kurvenreichen und recht stark befahrenen Fluss ständige Aufmerksamkeit nötig. Das AIS ermöglicht es uns, frühzeitig die sich nähernden Schiffe wahrzunehmen. In bestimmten Situationen werden wir zur Gefahrenvermeidung von den Berufsschiffen direkt angesprochen.

Nach 30 Kilometern und 2,5 Stunden Fahrzeit nähern wir uns der Stadt Zutphen und ihrem in der Vispoortgracht gelegenen Hafen, direkt am Stadtzentrum.





Wie wir aus der Literatur und von Freunden wissen, ist bei der Hafeneinfahrt Vorsicht angesagt. Wir sind also vorgewarnt und fahren zunächst an der Hafeneinfahrt vorbei, drehen unser Boot flussabwärts, um dann in Bergfahrt, gegen den Strom, in den Hafen zu gelangen. Die Einfahrt erinnert an den Hafen von Neumagen-Drohn an der Mosel.

Außerdem empfiehlt es sich abzuwarten, bis sich das Wasser im Fluss nach eventuellem Vorbeifahren eines Schiffes beruhigt hat.

Im Hafen wird uns sofort ein Liegeplatz für Boote über 10 Meter angeboten. Der Platz auf der Nordseite ist gut und ruhig, liegt aber morgens und abends im Schatten, was bei den aktuellen Temperaturen bedauerlich ist.

Das Ambiente im Hafen ist sehr angenehm. Der Hafenmeister ist den ganzen Tag von 9 bis 18 Uhr anwesend. Nach seiner Aussage legen im Sommer am Tag bis zu 40 Boote als Passanten an. Man fragt sich, wie dicht gepackt die Schiffe dann liegen müssen. Zurzeit wird ein neuer Hafen flussabwärts gebaut. Ein Rundgang durch die gut erhaltene Hansestadt lohnt sich. Wir bleiben hier ebenfalls zwei Tage. Die Weiterfahrt führt uns an Deventer vorbei zum Hafen in Veessen.

Als wir dort ankommen, müssen wir feststellen, dass der Hafen ausgebaut wird und nicht zugänglich ist. Also beschließen wir, bis nach Hattem bei Zwolle weiter zu fahren, wo wir nach 4 ½ Stunden eintreffen. Beim Anlegen in der Marina „Ijsseldelta“ sind wir sofort von der schönen und gepflegten Anlage begeistert. Die Stadt Zwolle ist mit dem Bus (Linie 203) in 10 Minuten zu erreichen. Alle 30 Minuten fährt ein Bus direkt am Jachthafen ab (Haltestelle Hattem-Zentrum). Mit dem Fahrrad gelangt man über eine nahe Fähre in die Stadt.

Freunde haben uns empfohlen, den Gästehafen in Zwolle zu meiden. Das ist wohl Geschmackssache. In einem Hafen außerhalb einer größeren Stadt liegt man gewiss ruhiger und sicherer. Bei unserer Stadtwanderung kommen wir auch am Gästehafen in Zwolle vorbei, der auf uns einen guten Eindruck macht.

Zur Stadtbesichtigung bevorzugen wir diesmal den Bus. Zwolle ist eine größere Einkaufsstadt. Auch wenn sie sehr schön liegt und noch viele alte Gebäude aufweist, fehlt ihr der Charme von Hattem oder Zutphen. Wir beenden diese Etappe mit einem „historischen“ Rundgang durch die Innenstadt von Hattem.

VON DER OVERIJSEL NACH FRIESLAND

Wir legen die Strecke in 6 Etappen zurück. Man kann es natürlich auch schneller machen. Wir erlauben uns einen kleinen Umweg über Meppel. Insgesamt sind es von Overijssel aus rund 120 Kilometer bis Friesland.

Im Einzelnen:

Hattem	> Zwartsluis: 2,6 h
Zwartsluis	> Meppel: 1,3 h (und zurück)
Zwartsluis	> Vollenhove: 2,9 h
Vollenhove	> Steenwijk: 3,9 h
Steenwijk	> Echtenerbrug: 4,5 h
Echtenerbrug	> Sneek: 4,1 h.

Die Orte auf der Strecke sind nicht besonders erwähnenswert, abgesehen von Blokzijl. In Meppel und Sneek lohnt sich ebenfalls ein Rundgang.

Die Häfen sind alle gut ausgestattet. Zwischen Zwartsluis und Vollenhove fährt man über das Zwartemeer. Hier kann man sich so richtig an der Natur erfreuen. Das Fernglas sollte deshalb bereitliegen. Von dort geht es zum See Beulakerwijde. Alle diese Seen sind nicht sehr tief. Wenn man sich aber an die betonnten Fahrrinnen hält, gibt es keine Probleme mit der Wassertiefe.

Ab Echtenerbrug boomt der Tourismus. Nun dreht sich alles um den Wassersport. Trotz allem behauptet die Landwirtschaft ihren Platz und die umliegende Natur ist intakt.

Von Echtenerburg fahren wir zunächst zum Tjeukemeer in Richtung Sloten. Von dort aus geht es



über Woudsend nach Sneek. In den Gemeinden wird für die Bedienung der Hebebrücken ein „Brückengeld“ in Höhe von etwa 2 Euro verlangt. Manchmal ist es auch teurer, wenn mehrere Brücken vom selben Brückenwärter betätigt werden.

UNTERWEGS IN FRIESLAND

Auch in Friesland nutzen wir nicht nur das Boot als Fortbewegungsmittel, sondern auch Zug, Bus und Rad. So machen wir Abstecher nach Lemmer, Lauwersoog und Bolsward.

Mit dem Boot unternehmen wir in sieben Etappen einen 270-km-Rundtörn von Sneek nach Stavoren.

Sneek > mit dem Bus nach Lemmer

> Grouw: 4,2 h

> Dokkum: 5,2 h > mit dem Bus nach Lauwersoog

> Leeuwarden: 3,6 h

> Grouw: 5,3 h

> Lemmer: 4,2 h

> Akkrum: 4,5 h

> Sneek 3,1 h

> Stavoren 3,7 h > mit Zug und Bus nach Bolsward.

Die Fahrt führt über Kanäle, Flüsse und Seen. Auffällig ist das harmonische Nebeneinander von Natur und Industrie, von Stadt und Land, von Mensch und Natur und von Freizeit- und Berufsschifffahrt.

Obwohl wir noch keine Hochsaison haben, sind schon erstaunlich viele Boote unterwegs. Wie muss es hier erst im Hochsommer zugehen! Das Angebot an Anlegeplätzen lässt da einiges vermuten... In Freizeithochburgen wie etwa Grouw kann es auch jetzt schon eng werden. Vor allem an Wochenenden nehmen die Segler auf den Seen die Überhand.

Man muss betonen, dass im Allgemeinen die



Infrastruktur sowohl in sehr gutem Zustand als auch gut ausgerüstet ist. Selbst die einfachen Liegeplätze in der freien Natur („Marrekrite“ genannt) sind gepflegt und gut unterhalten.

Nach zwei Wochen Friesland ist unser Eindruck von der Landschaft zwiespältig: Auf der einen Seite ist alles sehr harmonisch, gepflegt und geruhsam, auf der anderen Seite fehlt es uns ein wenig an Abwechslung. Um es anders auszudrücken: Die Landschaft ist recht eintönig. Wenn man allerdings ein Wassersportrevier sucht, ist man hier an der richtigen Adresse.

Was uns besonders an Friesland gefallen hat, sind die kleinen Städte und Dörfer wie Dokkum oder Akkrum. Lemmer, Sneek und Grouw sind sehr „touristisch“ und verbreiten sofort Ferienstimmung. Leeuwarden, die Hauptstadt Frieslands, überzeugt mit ihren schönen Anlegeplätzen direkt am Park. Für uns endet unsere Frieslandtour in Stavoren, unserer Starttrampe zum Überqueren des IJsselmeers.

AUF DEM IJSSELMEER

Nach unserer Erfahrung auf dem Tjeukemeer (starker Wind und folglich sehr unruhiges Wasser, 5–6 Beaufort) warten wir in Stavoren zwei Tage ab, bis sich das IJsselmeer beruhigt hat.

Der Wetterdienst verspricht für die nächsten drei bis vier Tage eine Verbesserung. So beschließen wir, unser Boot in den „Buitenhaven“ (Außenhafen) zu verlegen, um am nächsten Morgen früh starten zu können. Wir nehmen die Seeschleuse gegen 13 Uhr zusammen mit einer anderen Motoryacht, die zur Überfahrt ansetzt. Nach einer kurzen Diskussion mit der anderen Crew, entscheiden wir uns kurzfristig, unseren Plan zu ändern und ihnen zu folgen. Zunächst bleiben wir im betonnten Fahrwasser. Sobald wir es verlassen, nehmen wir Kurs nach Süden (180°).

Der Wind weht mit 2–3 Beaufort aus Norden, die Sonne scheint – also beste Bedingungen für unsere „Jungfern(über)fahrt“.



Nach fast 3 Stunden kommen wir in Enkhuizen an. Der Anblick der Stadt vom Wasser aus ist wunderbar. Wenn man durch Enkhuizen spaziert, kann man sich den früheren Reichtum dieser Handelsplätze gut vorstellen. Die Stadt gefällt uns sehr gut. Ein Rundgang lohnt sich auf jeden Fall. Am nächsten Morgen schlendern wir ein zweites Mal durch die Gassen, bevor wir in Richtung Hoorn aufbrechen.

Zunächst gilt es aber, über das „Naviduct“ (Doppelschleuse für Sportboote) ins Markermeer einzufahren. Anschließend führt uns die Route nach Hoorn an der Küste entlang, zuerst in Richtung Leuchtturm, dann zur Sportboje FL5, bis wir direkt Kurs auf den Hafen nehmen (296°). Auch hier ist die Einfahrt beeindruckend.

Wir machen im alten Stadthafen fest, „the place to be“. Hoorn oder Enkhuizen? Welche ist wohl die schönere Stadt. Beide haben uns sehr gefallen, jede auf ihre Art. Am nächsten Morgen brechen wir nach Edam auf. Die Sicht hat sich verschlechtert. Wir wählen den direkten Weg in gerader Linie (175°), was sich schnell als Fehler herausstellt. In diesem Teil des IJsselmeers gibt es sehr viel Seegras, welches uns schnell die Schraube blockiert. Mehrmals fällt die Geschwindigkeit stark ab. Wir versuchen, die Schraube durch Vorwärts-/Rückwärtsfahren wieder frei zu bekommen, was auch teilweise gelingt. So erreichen wir den kleinen Kanal in Edam und machen vor der Seeschleuse am Kai fest. Eine Schraubeninspektion steht jetzt auf dem Programm – trotz schlechter Wasserqualität. Sie ist unumgänglich. Nach mehrmaligem Tauchen sind Schraube und Welle wieder sauber.

Nach dieser Lehre beschließen wir, zunächst weiter in Richtung Amsterdam über die Kanäle zu fahren. Als wir am nächsten Tag aufbrechen, endet unser Versuch nach der ersten Schleuse. Der Brückenwärter informiert uns, dass eine Eisenbahnbrücke wegen Bauarbeiten das ganze Wochenende nicht geöffnet wird. Bei strömendem Regen und wegen der Sturmwarnung für die folgenden Tage entschließen wir uns, direkt nach Muiden aufzubrechen, um dort das IJsselmeer zu verlassen.

Trotz wechselhaften Wetters sind die Bedingungen akzeptabel. Wir fahren zur Vermeidung des Seegrases recht weit hinaus. Anschließend geht es um die Insel Marken herum in Richtung Süden. An den sehr touristischen Häfen Volendam und Monnickendam, die wir mit dem Rad kurz besucht hatten, fahren wir vorbei. Wir nehmen Kurs auf die betonnten Fahrrinnen und legen nach fast 4 Stunden im „Königlichen Bootshafen“ an. Nach der Anmeldung wird vom Hafenmeister die französische Flagge gehisst.

Stavoren > Enkhuizen: 2,8 h / 22 km

Enkhuizen > Hoorn: 2,6 h / 24 km

Hoorn > Edam: 1,9 h / 15 km

Edam > Muiden: 3,7 h / 29 km

SPEKTAKEL AUF DER VECHT

Wir brechen von Muiden über die Vecht in Richtung Maarssen auf, wo wir in den Amsterdam-Rhein-Kanal einbiegen. Wir machen Halt in Loenen. Am Pfingstsonntag bietet sich uns hier ein besonderes Spektakel.

Die Schleuse mit Brücke bildet einen Engpass, den es zu überwinden gilt, um auf die Loosdrechter Seen zu gelangen oder von dort zur Vecht zurück.

Die Schleuse wird den ganzen Tag über vollgepackt und dann wird abkassiert ... Viele Schaulustige platzieren sich komfortabel längs der Schleuse und verfolgen das Geschehen.

VON DER VECHT ZUM HOLLANDS DIEP

Nach unseren Tagen auf dem IJsselmeer lassen wir uns etwas Zeit, um von der Vecht zum Hollands Diep zu fahren. Das Wetter bleibt instabil. Der versprochene Sturm kommt.

Wir warten am renovierten Gästesteg in Breukelen zwei Tage ab, bis sich die Situation verbessert und wir ohne Risiko weiter können.

Auf der Vecht sind wir zum zweiten Mal (siehe 2015).

Muiden > Loenen: 3,6 h / 23 km

Loenen > Breukelen > Maarssen: 1 h / 8 km

Maarssen > Schoonhoven: 5,1 h / 36 km (Strömung auf dem Lek 1 - 2 km/h)

Schoonhoven > Streefkerk: 1,1 h / 8 km

Streefkerk > Dordrecht: 2,2 h / 19 km (Strömung auf dem Lek: + 2 km/h; Noord: - 3 km; Oude Maas: - 3 km/h)

Dordrecht > Strijensas: 1,8 h / 15 km.

Die Fahrt auf dem Lek gefällt uns trotz starken Regens gut. Es ist unsere erste Reise auf diesem Fluss.

Er ist hier schon sehr breit. Der Frachtverkehr ist nicht so stark wie auf dem Rhein und die Strömung mäßig.

Vorsicht ist allerdings geboten, wenn man in die Noord in Richtung Dordrecht abbiegt. Hier kreuzen Frachtkähne, Fähren, Schubschiffe auf dem Weg von und nach Rotterdam.

In Dordrecht machen wir bei sommerlichen Temperaturen im „Neuen Hafen“ fest. Die Einfahrt ist nur alle halbe Stunde 10 Minuten lang möglich. Wir kommen genau zur rechten Zeit um 10.30 Uhr an.

Nachdem wir uns über VHF Kanal 74 gemeldet haben, wird die Brücke zur Einfahrt geöffnet.

Wir nutzen das schöne Wetter und unternehmen einen ausgiebigen Stadtbummel, an den vielen Häfen und



am Ufer von Oude Maas und Merwede entlang und über den Wochenmarkt. Die richtige Stelle und der richtige Moment, um Matjes-Filets zu kaufen... Am nächsten Tag führt uns unsere Fahrt von Dordrecht zum Yachthafen von Strijensas. Dort bleiben wir zwei Tage und profitieren von der Umgebung. Hier am Nordufer des Hollands Diep findet man reinste Natur, am Südufer die großen niederländischen Raffinerien.

IM BIESBOSCH

Wir verlassen die Bergsche Maas bei Drimmelen und biegen in den Biesbosch ein. Nach 1 Kilometer finden wir eine Anlegestelle für etwa acht Boote. Da wir hier Landzugang haben, machen wir einen längeren Spaziergang durch die unberührte, fast dschungelartige Natur. Wir merken uns gut den Weg... Die Abendstimmung ist wunderbar. Wir sitzen auf unserem Achterdeck und genießen die Natur. Am nächsten Morgen brechen wir auf in Richtung Heusden. Ab dort sind wir wieder in vertrauter Umgebung auf der Maas, die uns immer besser gefällt.

Nach 6 Wochen legen wir wieder in Maasbracht im Hafen von Van der Laan Yachting an, nachdem wir 1074 km in 138 Stunden problemlos bewältigt haben. Die Reise hat uns die Niederlande näher gebracht und wir haben das Land noch mehr schätzen gelernt. Die Fahrt war wieder einmal mit vielen neuen „Erfahrungen“ (!) verbunden: landschaftlich, technisch, kulturell... Wenn Frankreich für uns das Land der

Schleusen und Landschaften ist, so kann man getrost sagen, dass die Niederlande das Land der Brücken und Städte ist.

Vielleicht noch ein Tipp: Friesland sollte man auf jeden Fall in der Vorsaison besuchen.

Seitdem wir vor fünf Jahren unseren VW-Bus durch eine „New Classic Sturdy 36 AC“ ersetzt haben, entdecken wir nun Europa vom Wasser aus: mit neuen Perspektiven. Die Bootsreisen geben uns Gelegenheiten zu vielen wertvollen Kontakten und nicht zuletzt zu schönen Fotos.

Mehr und Aktuelles finden Sie auch auf: vagabond4you.com.





ELFIN COVE 2017

FROSTIGE TRAUMZEIT IN SCHWEDEN

Text und Fotos: Hildegard Frank und Udo Ehmsen

10. Mai 2017. Wir fliegen aufgeregt nach Maasbracht, wo die Linssen 45.9 geputzt und mit Welcome-Drink auf ihren neuen Eigner wartet. Udos seit Langem erträumtes und angepeiltes Ziel: die schwedischen Schären.

Erst heißt es aber einräumen und umräumen. Kaum zu glauben, was da alles von unserem Vorgängerschiff, einer 40.9, zu verstauen ist! Aber nach drei Tagen hat alles seinen Platz gefunden, die Systeme sind getestet, die Probefahrt ist absolviert, und nach einem exquisiten Dinner im Restaurant „Da Vinci“ als Belohnung geht es am 13. Mai endlich los.

Erster Stopp: Der Hafen „t Leuken“ mit wunderbarer Abendstimmung, dann weiter nach Nimwegen, wo uns das Glück in Form eines zentralen und perfekten Liegeplatzes lacht, der noch dazu wegen Umbaus gratis ist. Ein nettes Städtchen, wo heute ein bezaubernder Food Market abgehalten wird. Nach einer ordentlichen Portion Spareribs schlürfen wir noch einen köstlichen Scropino (ein Zitronen-Wodka-Sorbet) und genießen den perfekten Abend nach einem sonnenklaren Tag.

Das Wetter bleibt uns weiter sehr hold, der Wesel-Datteln-Kanal zeigt sich außerordentlich freundlich und der Tag endet vor der Schleuse Hünxe an einem friedlichen grünen Liegeplatz; einzige Trübung: Der Generator zeigt eine Öldruck-Warnung und streikt.

Also erfolgt ein telefonischer Hilferuf und wir vereinbaren einen Technikerbesuch für den nächsten Tag in Münster.

Die nächsten Schleusen passieren wir, als hätten wir vorher trainiert, freuen uns aber dann doch über eine schleusenlose Strecke durch den Dortmund-Ems-Kanal. Die Reparatur unseres Generators (ein Kondensator ist geplatzt!) verhilft mir zu einem ganzen Tag in Münster. Der Stadthafen ist umgeben von Lokalen und voll fröhlicher Menschen, die Stadt selbst ansprechend und sehr sehenswert. Ganz „legal“ liegen wir hier nicht, aber die freundlichen Herren der Wasserschutzpolizei sehen rasch ein, dass wir mit einem technischen Problem hier einfach nicht wegfahren können und wir verlassen den Hafen letztlich sogar mit einer Sicherheitsplakette der Polizei.

Es geht die nächsten zwei Tage sehr flott weiter, auch wenn es immer wieder regnet. Über Hannover fahren wir flugs bis Wolfsburg. Dann wird es wirklich anstrengend. Zwar legen wir von unserem Liegeplatz vor der Elbebrücke schon um 7.30 Uhr ab, müssen aber bei der Schleuse Hohenwarthe (18,5 m Hub!)

ziemlich lange warten – und wir wollen heute noch bis Potsdam! Es wird dunkel und die Orientierung und Navigation zur Marina „Am Tiefen See“ ist durchaus eine Herausforderung, aber um 22.30 Uhr liegen wir „römisch-katholisch“ (in Österreich für Anlegen Bug vor Heck) an einem Steg hinter einer Brücke. Am 23. Mai treffen wir einen Berliner Freund, der ein kundiger und bereitwilliger Führer durch die Parkanlagen von Sanssouci ist. Es ist sonnig und ziemlich heiß und wir sind guter Dinge, auch, da der Tag in Form eines ausgezeichneten Essens in einem entzückenden italienischen Restaurant ausklingt.

Wir nehmen in Berlin Udos Sohn und Schwiegertochter, Lutz und Tanja, an Bord – als erfahrene Segler sind beide eine echte Verstärkung der Crew - und fahren bis zum Schiffshebewerk Niederfinow, das wir am nächsten Tag passieren. Die Technik des Riesenbauwerks hat uns stark beeindruckt. 50 Tagesmeilen bis Gartz und eine weitere Tagesetappe von 43 Meilen bringen uns bis Swinemünde, wo das eigentliche Abenteuer beginnt. Wir wollen noch einen ausführlichen Spaziergang machen, aber ein heftiger Regenguss verkürzt unseren Gehwillen auf die Strecke bis zur Hafenkneipe, wo wir deftig, aber gut essen. Dann begeben wir zu eher solider Zeit zu Bett, denn morgen früh geht es ganz zeitig los. Wir haben 76 Meilen vor uns und Ziel ist Bornholm. Den Windfinder und alle anderen Prognosen kennen

wir schon auswendig, wir müssen uns allerdings sehr anstrengen, aus den Metern pro Sekunde einen uns geläufigen Wert zu erhalten. Wir überlegen und ja, wir fahren los.

Um 4.45 Uhr wird abgelegt, ruhige See, aufgehende Sonne, toll. Ein Stückchen dürfen wir die Sonne noch bei ihrem Aufgang beobachten. Das war's aber dann auch mit der angenehmen Überfahrt: dichte Wolken, kühl, Wasser 14,5 Grad, wenig Sicht und eine sehr unangenehme Welle genau von der Seite.

Nicht jeder Magen ist diesem Gerolle ganz gewachsen und wir müssen auch feststellen, dass unsere Verstauung im Schiff für eine Seefahrt noch deutlich verbesserungswürdig ist. Obwohl wir der Meinung waren, alles sei fixiert, herrscht leichtes Chaos. Auch der hübsche Sessel, der neben dem Steuermannsstuhl steht, fährt samt draufsitzender Hilde trotz eines geradezu gordischen Knotengewirrs ordentlich durch die Gegend. (Dieser Zustand wurde mittlerweile behoben, wir sind jetzt stolze Besitzer eines zweiten Steuermannsstuhls, die Bordfrau sitzt nicht nur sicher, sondern kann auch ohne aufzustehen etwas sehen!) Wir navigieren perfekt, auch wenn der „Auto-Joschi“ (die GPS-Selbststeuerung) sich bei der seitlichen Welle sehr unkonventionell benimmt und hin und wieder eine rasante 360-Grad-Drehung einleitet – bei dieser Welle ein eher unangenehmes Manöver. Schifffahrtsrouten werden wunderbar gekreuzt, alles spricht nach etwa

Göteborgs Opernhaus



Sankt-Anna-Archipel



Slottsholmen



Söderköping



elf Stunden dafür, dass Bornholm nur mehr zwei Meilen entfernt ist, nur – man sieht es nicht. Wir beginnen schon Zweifel zu hegen, aber Gott sei Dank taucht die Küste knapp vor dem Aufprall doch noch vor uns auf. Auch die sehr hübsche Marina „Norrekas“ ist schnell gefunden, wo wir doch tatsächlich einige Wikinger beim Gang (nicht Schwimmen!) ins Wasser, das mittlerweile satte 13 Grad hat, beobachten dürfen. Dann kochen unsere lieben Gäste einen herrlichen Gulasch und wir fallen früh und todmüde ins Bett. Nach der Anstrengung haben wir einen Ruhetag verdient. Wir unternehmen einen außerordentlich schönen Ausflug mit dem Bus zur Burgruine Hammershus, wo wir sehr standhaft dem beachtlichen Sturm trotzen und dänischen Kindern bei einer Art Ritterspiel zusehen. Dann machen wir noch einen bezaubernden kleinen Marsch nach Allinge, wo wir köstlich speisen.

Aus dem Ruhetag werden aus wettertechnischen Überlegungen drei Tage. Rønne ist allerdings eine entzückende kleine Stadt, in deren windgeschützten Straßen man durchaus auch mal ein wenig in der Sonne verweilen und sich's gut gehen lassen kann, was wir auch ausführlich tun.

Ins gelobte Land Schweden

Der 2. Juni entspricht dann wieder unseren Vorstellungen für eine geordnete Weiterfahrt und so machen wir uns auf ins gelobte Land Schweden. 30 Meilen haben wir heute bis Simringshamn vor uns, wo ich meine erste schwedische Fischsuppe esse, herrlich! Natürlich wollen wir rasch weiter, Karlskrona ist unser Ziel, aber neuerlich höchst unangenehme Wellen bei starkem Wind lassen uns umdisponieren. Wir kürzen unsere Route ab und laufen die Insel Hanö an. Hier liegen wir sicher und gut, allerdings scheinen wir November zu haben, nicht Juni, denn es ist schauerhaft kalt, es regnet, es ist Grau in Grau. Aber Lutz

hat sich vorgenommen zu grillen, also grillt er auch, ein feuchtkühles Erlebnis! Na ja, im Sommer grillen kann jeder!

Ein weiterer Schlechtwettertag muss eingeschoben werden, dann geht es endlich durch die ersehnte Schärenlandschaft, wo wir rasch in tiefe Dankbarkeit verfallen, dass wir auch elektronische Seekarten haben – die Navigation ist wirklich anspruchsvoll. Aber diese Schärengärten sind unglaublich reizvoll, und heute spielt auch einmal das Wetter mit, es ist sonnig bei etwa 4 Bft. Nachmittags laufen wir in Ronneby, in der Marina „Ekenäs“ ein, wo wir ein wunderbares, pittoreskes Plätzchen finden. Neben uns liegen einige schwedische Motorboote, auf denen der schwedische Nationalfeiertag begangen wird. Die Grillwürstchen von nebenan duften so herrlich, dass sich Tanja mit dem erstmals in Betrieb genommenen Beiboot und dem Fahrrad auf Einkaufstour begibt, während Udo und ich die Umgebung spazierend erkunden. Folgerichtig gibt es abends gegrillte Würstchen mit Rosmarinkartoffeln und Salat.

Am nächsten Tag legen wir morgens frohgemut Richtung Karlskrona ab, aber zu unserem Leidwesen hat die Steuerbordmaschine kein Kühlwasser. Welche Erleichterung, dass wir zwei Maschinen haben, auch die Backbordmaschine allein bringt uns wunderbar an unser Ziel. Bevor ein Mechaniker gerufen wird, testen wir den Motor nochmals, und zu unserer großen Freude läuft alles wieder. Vermutlich wurden wir wohl auf der Fahrt das Grünzeug, das die Ansaugöffnung offenbar verstopft hatte, wieder los. Und der Impeller hat's überlebt!

Lutz und Tanja müssen am 9. Juni heimreisen, die Pflicht ruft. So verbringen wir zwei sehr nette Tage in Karlskrona, besonders reizvoll der Besuch des Schifffahrtsmuseums und das wirklich köstliche Essen im Marinarestaurant „Fish and Vinj“.

Trollhättan-Kanal



Sjötorp, Göta-Kanal



Und dann sind wir wieder allein. Wir brechen nach Öland auf. Zuerst haben wir eine traumhaft schöne, aufregende und ziemlich schwer zu navigierende Fahrt durch die Schären. Da heißt es aufpassen wie ein „Haftlmacher!“ (das heißt sehr genau).

Dann queren wir nach Öland und legen in Grönhögen, einem absolut bezaubernden und verträumten Hafen an. Schön ist es hier, wenn auch kühl! Jetzt verlangt die „Elfin Cove“ einmal etwas Pflege, auch eine Menge Wäsche hat sich angesammelt. Aber wir starten auch zu einer Radtour in das wunderschöne Vogel- und Naturschutzgebiet Ottenby, Natur pur, wunderbar. Allerdings macht uns beim Radfahren der (Gegen-) Wind ziemlich zu schaffen.

Weiter geht es nach Borgholm und wir dürfen wieder einmal ordentlichen Starkwind erleben, bedauerlicherweise auch am Liegeplatz. Wir schaukeln gar heftig. Eigentlich sollte ja hier in Borgholm, im Sonnenviertel Schwedens, wo auch das schwedische Königshaus das Sommerschloss Solliden besitzt, „High Life“ sein: Das ist allerdings ein Gerücht, es ist ziemlich ausgestorben, die meisten Lokale geschlossen (dabei sind seit gestern Schulferien, also theoretisch Hochsaison). Das Essen, das wir bei einem einmaligen

Restaurantbesuch serviert bekommen, ist einfach nur schlecht. Die Spaziergänge durch das Naturreservat, zum Schloss und zur Burgruine Borgholm sind allerdings sehr schön. Mehr und mehr erleben wir hier die weißen Nächte – es wird gar nicht mehr richtig dunkel. Unsere Luken in der Achterkajüte bedecken wir jetzt unter den Vorhängen zusätzlich mit Karton, sonst ist es zum Schlafen zu hell.

Am 14. Juni gibt es morgens etwas sehr Ungewöhnliches: Sonnenschein pur. Man könnte beinahe glauben, dass es hier doch so etwas wie Sommer gibt. Wir öffnen das Verdeck am Achterschiff, herrlich. Der Weg bis Oskarshamn ist noch recht freundlich, aber beim Tanken und Anlegen geht schon wieder ein gewaltiger Schauer nieder. Nordisch halt. Und weiter geht es Richtung Norden, 42 Meilen bei durchaus freundlichem Wetter und nur 3 Bft Wind (ja, wirklich) aus Süd, aber recht bald wird es wieder kühl und fängt an zu regnen. Vor Loftahammar liegen wir erstmals vor Anker und es ist wunderbar. Wir bleiben einen Tag, lassen es regnen, schlürfen Prosecco, essen fein und sind einfach faul.



Jetzt wollen wir in die Sankt-Anna-Schären, die uns von Einheimischen als so besonders schön geschildert wurden. Am Morgen ist es neblig, aber recht bald lacht die Sonne vom Himmel. Die Schärenlandschaft ist tatsächlich traumhaft, ganz wie aus dem Prospekt. Die Navigation ist wieder eine wirkliche Herausforderung, aber alles in allem ist es endlich einmal so, wie wir uns das erträumt haben. Das eigentlich angepeilte Fyrudden erweist sich als gänzlich ungeeignet für unsere große, schöne „Elfin Cove“, also fahren wir weiter und ankern letztlich in der Traumbucht schlechthin, in den Lusholm-Linders-Fjorden. Bilderbuchreif!

Es ist so schön hier, dass wir länger bleiben wollen, aber das Wetter... Der Wind legt stetig zu, also doch besser in eine Marina. Wir haben unsere ursprünglichen Reisepläne geändert, weder streben wir weiter nach Stockholm, noch drehen wir um und fahren zurück, wir werden unsere Fahrt durch den Göta-Kanal quer durch Schweden bis Göteborg fortsetzen und dann heimkehren. Also geht es jetzt Richtung Mem, wo der Kanal beginnt. Auf unserer Route findet sich nichts Passendes zum Anlegen. Wir haben 6 Bft, Wind mit Böen bis 37 Knoten, so dass wir gleich bis Mem fahren. Dort geschieht ein kleines Wunder: Es ist plötzlich ruhig, sanft, gut, sonnig und wir liegen in einer traumhaften Umgebung. Wir können sogar – ganz unerwartet – einen langen Abend draußen verbringen.

Schwedens Bauwerk des Jahrtausends

Die Formalitäten sind rasch erledigt, wir erhalten unser „Picker!“ (= Klebeetikett), mit dem nicht nur die Durchfahrt bezahlt ist, sondern auch die Benutzung aller Schleusen und 21 Marinas.

Der Göta-Kanal (190 km) ist zusammen mit dem Trollhätte-Kanal 390 km lang, passiert 58 Schleusen, 50 Brücken, 2 Trogbrücken und 5 Seen und überwindet dabei 91,5 m. Er ist ein wirklich beeindruckendes Bauwerk, das zu Schwedens Bauwerk des Jahrtausends gekrönt wurde. Von 1810 bis 1832 arbeiteten insgesamt 58 000 Menschen daran, eine Strecke von fast 90 km von Hand zu graben, mit Schaufel und Spaten.

Wir erhalten Info-Material über die Strecke, werden über das richtige Schleusen instruiert, laden die Göta-Kanal-App herunter, kaufen noch eine lange Leine – dann kann es gleich mit der ersten Schleuse losgehen. Auf der Reise durch den romantischen Kanal sollte man durchatmen und die Seele baumeln lassen. Und so legen wir schon nach dem „beachtlichen“ Tagespensum von 2,3 Meilen an einem weiteren Traumplatz, in Söderköping, an. Es ist warm, das Städtchen bezaubernd, ein langer, leerer Steg, eine Tapas-Bar daneben, das erfreut die Herzen. Wir besteigen den Hausberg, spazieren durch den Ort, shoppen ein wenig und bleiben letztlich in einem netten Lokal hängen, wo wir endlich mal draußen sitzen

können, und essen Fischsuppe.

Morgens legen wir ab und 6 Stunden, 12 Schleusen, 3 Begegnungen mit anderen Booten und etliche Brücken später (das Öffnen der Brücken klappt übrigens meist vorzüglich!) landen wir in Norsholm vor dem Roxen-See.

Norsholm bietet eigentlich nichts, das Wetter ist windig und kühl. Also kochen wir etwas Feines und freuen uns auf den nächsten Tag, an dem wir zunächst den Roxen queren. Die Landschaft ist einfach wunderschön, völlig einsam, es ist sehr windig. Und dann erklimmen wir über die Schleusentreppe „Carl Johan“ 38,8 m Höhe bis zum Yachthafen „Berg“. Wir sind völlig allein. Auf Nachfrage hören wir, dass an diesem Tag erst ein einziges anderes Boot geschleust hat. Die großzügige Marina „Berg“ bietet Raum für 40 Schiffe, wir sind aber ganze sieben.

Die Strecke des nächsten Tages nach Borensberg ist wieder typisch Kanal: pflichtgemäß Regen, ziemlich viele Schleusen, 8 Brücken, eine geruhsame Fahrt durchs Grüne, Pferde, Schafe, Kühe, kaum ein Haus. Schön.

Und schon wartet am nächsten Tag nach der Querung des Boren-Sees die nächste Schleusentreppe auf uns, durch die wir mehr als zügig, ja geradezu rapid geschleust werden. Heute ist ja Sommersonnenwende, eines der größten Feste in Schweden. Also erhoffen wir uns ausnahmsweise ein wenig Leben und vielleicht gar etwas Lustbarkeit. Die nette Studentin an der Schleuse empfiehlt Motala, dort gebe es ein besonders schönes Fest – also nichts wie hin! Am Kanal passieren wir tatsächlich eine Wiese mit lebhaftem Treiben und Feststimmung. Der Liegeplatz in Motala erweist sich allerdings als eher geeignet für „Spielzeugschiffe“ – wir sind aber letztlich einigermaßen gut „angeleindlt“ (vertäut) und freuen uns auf den Abend. Also auf nach Downtown Motala. Dort ist es ausgestorben, tot. Kein Geschäft, kein Restaurant offen, keine Menschen. Aber wir haben beim Herfahren doch das lustige Fest gesehen, da gehen wir einfach den Kanal entlang hin. Allerdings unterschätzen wir die Distanz ein wenig, es ist ein

weiter Marsch! Und dann herbe Enttäuschung: Alles ist schon vorbei, keine Leute mehr da, der letzte Stand verkauft uns vorm Zusperrren noch ein Shrimps-Sandwich. Langer Heimweg. Regen setzt ein, entwickelt sich zum Starkregen. Kalt. Wir machen es uns am Schiff heimelig – welch Segen, dass wir die dekadente Fußbodenheizung haben! – und schauen uns ein paar Folgen „Downton Abbey“ an. Happy Midsummer!

Um 7.30 Uhr am nächsten Morgen weckt uns ein ungeplanter Alarm meines Handy, und das ist durchaus gut so. Der Windfinder prognostiziert für die nächsten beiden Tage 5 bis 7 Bft. Unser Liegeplatz ist weder bequem noch sicher und wir haben die Überquerung des Vättern, des zweitgrößten Sees Schwedens, vor uns, der ziemlich tückisch sein kann und absolut mit offenem Meer zu vergleichen ist. Also brechen wir Hals über Kopf auf und es wird eine reichlich windige und wellige Angelegenheit. Der Wind kommt natürlich aus etwa 90 Grad und hat etwa 100 km Wasserfläche zum Aufbau der Welle. Immerhin sind wir inzwischen Meister im Stauen, es fliegt nichts mehr herum. Wir kommen eher gebeutelt in einem hübschen, kleinen „Gästhamn“ Forsvik an. Irgendwie ist hier überall die Zeit stehengeblieben. Ich war ja vor 28 Jahren schon einmal hier und habe die Fahrt mit der „Juno“, dem ältesten Kanalschiff, absolviert, die wir übrigens dreimal treffen. Seither hat sich praktisch nichts verändert. Viele der Fotos von damals sind austauschbar. Schon abends besichtigen wir die vielgefürchtete 3,5-m-Schleuse mit unebenen Felswänden, die wir am nächsten Tag zu bewältigen haben, die wir dann übrigens bravourös meistern. Nun befinden uns am Viken-See, dem höchsten Punkt des Göta-Kanals, auf 91,8 m. Unser Liegeplatz in Hajstorp ist wunderbar, im Grünen, einsam, nur ein Schiff außer uns. Die Anlagen sind wie überall mit Sanitäreinrichtungen, Waschmaschine und Küche gut ausgestattet und blitzsauber. Wir legen einen Putz-, Wasch- und Einkaufstag (Letzteres per Rad) mit faulem Ess- und Fernsehabend ein.

Grande Finale von „Downton Abbey“!

Der 27. Juni ist unser letzter Tag auf dem Göta-Kanal,

Scandinavische Nächte...



der uns heute seine Zuckerseite zeigt: Es ist strahlendes Wetter, die Landschaft bilderbuchreif ... und viele Schleusen! Vor der letzten Schleuse des Göta-Kanals, in Sjötorp am Vänern-See, übernachteten wir. Erst gibt es einen kleinen feinen Lunch mit einem Gläschen Weißwein und einen Spaziergang durch den Ort und an den See, und weil uns das Lokal so gut gefallen hat, gehen wir abends gleich noch einmal hin und speisen herrlichen Zander mit Spargel und Kartoffeln. Dann geht es weiter, am Ufer des Vänern entlang nach Süden bis Mariestad, wo wir wieder einen Gast an Bord nehmen.

Mariestad hat eine schöne Kathedrale, in der gerade die faszinierende Ausstellung „Ikonen im Wandel“ zu sehen ist, auch gibt es hier eine sehr nette Altstadt und eine Menge Shops und Restaurants. In einem davon, am Ufer des Sees, hören wir ein Ziehharmonikaorchester und essen ganz vorzüglich.

Vänernsee

Der 1. Juli sieht uns bei der Überquerung des größten schwedischen Sees, des Vänern. Wir haben den absolut perfekten Tag für die Überfahrt gewählt. Anfangs ist es noch schaukelig, was bei unserem Gast eine leichte Seekrankheit in Form von Schläfsucht auslöst, dann wird es strahlend sonnig, eine leichte Brise, das Verdeck wird heruntergelassen. Wir schlürfen ein paar Gläschen Prosecco und genießen jede Minute unserer heutigen 53 Tagesmeilen. In Vänersborg liegen wir an Moorings, sehr schön am Rande der an sich sehr netten Stadt – aber irgendein Nightlife scheint es in Schweden nicht zu geben. Bei unserem Spaziergang nach dem Abendessen sind die Straßen eigentlich menschenleer.

Trollhätte-Kanal

Um 7.00 Uhr haben wir am nächsten Tag Tagwache, denn wir wollen nach Lilla Edet und vor uns liegen etliche Brücken und vor allem eine anspruchsvolle Schleusentreppe im Trollhätte-Kanal. Allerdings weht immer noch ein äußerst kräftiger Wind und wir haben zuerst das Problem zu lösen, wie wir unbeschadet aus dem engen Liegeplatz an Moorings herauskommen. Wir verschieben das Ablegen, gehen nochmals einkaufen, überlegen wieder und fassen uns schließlich nach

eingehender Beratung um 12.00 Uhr ein Herz: Wir fahren ab. Stress pur! Wir schaffen es und sehr erleichtert schippern wir los. Die Schleusen sind groß und etwas schwierig, aber alles läuft bestens.

Unser Ziel Lilla Edet, das sehr hübsch beschrieben war, ist ein herbe Enttäuschung. Der Hafen ist winzig, wir können kaum hineinmanövrieren und es gibt keinerlei geeignete Plätze. Also fahren wir bis zum nächsten Wartekai, legen an, kochen und haben es schön. Und jetzt liegt bis Göteborg nur mehr eine Etappe vor uns. Der Hafen „Lilla Bommen“ liegt mitten in der schönen, lebhaften Stadt, direkt vor dem modernen, eindrucksvollen Opernhaus. An dem für Schiffe unserer Größenordnung reservierten Steg sind allerdings mehrere Moorings gebrochen oder gar nicht vorhanden, aber wir verspannen uns, nach Rücksprache mit den Nachbarn, kreuz und quer und liegen halbwegs sicher. Es ist eine Wohltat, endlich eine lebhafte Stadt mit vielen netten Restaurants, Cafés, Shops und – tatsächlich – Menschen zu erleben. Wir genießen den Nachmittag und Abend.

Der zweite Teil des Törn, über Marstrand, Helsingör, Kopenhagen, den Barther Bodden, Stralsund, Wolgast, Stettin, Berlin, Wolfsburg und wieder zurück zum Heimathafen ist eine eigene Geschichte. Jedenfalls endet die Reise in Maasbracht nach 2021 Seemeilen – ein wunderbarer Törn, auch wenn wir später von einem Schweden erfahren, dass es der kälteste schwedische Sommer seit 158 Jahren war – tja, schlecht ausgesucht! Aber die Erinnerung ist überwiegend wunderbar, mit vielen traumhaften Eindrücken und einem gehörigen Schuss Melancholie, dass diese Reise zu Ende ist.



Hildegard Frank und Udo Ehmsen





Von Perlen und weitgehend unbekanntem Schätzen

Eine Seereise im dalmatinischen Meer

Text und Fotos: Randolph Nott

Zu unserem diesjährigen Törn entlang der Küste Kroatiens starteten wir von unserem Liegeplatz auf der Insel Krk aus, genauer von der Marina Punat. Dahin kehrten wir nach erlebnisreichen Wochen und 666 zurückgelegten Seemeilen auch wieder zurück.

Unsere Linssen Grand Sturdy 40.9 hat sich einmal mehr als ein äußerst verlässliches Schiff erwiesen – was insbesondere bei ungünstigen Witterungsverhältnissen so etwas wie eine Lebensversicherung ist! Nach fast 40 Jahren Erfahrung mit dem Adria-wetter wissen wir sehr wohl, dass die „Badewanne“ Adria recht ruppig werden kann. Hier ist eine Linssen zwar nicht allzu oft anzutreffen (inzwischen immer häufiger), jedoch in ihrer Bootsklasse unübertroffen in den Punkten Bequemlichkeit, Komfort und Sicherheit. Nun aber zu unserem Törn, über den wir an dieser Stelle partiell berichten wollen. Wir hatten uns 2018 vorgenommen, nach nunmehr fast 4 Jahrzehnten wieder Dubrovnik anzulaufen, um von dort aus einen „Schnupper-Törn“ nach Montenegro zu unternehmen. Um es vorweg zu sagen: bis Dubrovnik sind wir gekommen – Montenegro haben wir aus diversen Gründen in die Zukunft verschoben.

Dubrovnik, die Perle der Adria, wird Jahr für Jahr von Tausenden Touristen bestaunt, die dort z.B. von großen Kreuzfahrtschiffen abgeladen werden und dann für einen Tag die überaus interessante Geschichte der Stadt zu erfassen versuchen. Sollte man da überhaupt noch viel über Dubrovnik schreiben? Eine sicher berechnete Frage. In unserem Bericht tritt die zum Welterbe gehörende Stadt etwas in den Hintergrund.

Schlicht, weil es darüber hinaus weitgehend unbekannte historisch interessante Orte gibt, die als Geheimtipp gelten können. Aber – beginnen wir nordwestlich der berühmten Stadt auf der Insel Mljet.

Ab dem 6. Jahrhundert gehörte die Insel zum Byzantinischen Reich und wurde im Mittelalter von Piraten besiedelt. Im 12. Jahrhundert erhielten Benediktiner aus der Abtei Pulsano (Apulien) einen Großteil der Insel geschenkt. Ihr Kloster errichteten sie auf der Insel Sveta Marija (heilige Maria) im Binnensee Veliko Jezero (Bild 1).

Teile der Insel sind heute kroatischer Nationalpark, was bedeutet, dass Eintritt kassiert wird. Im Preis enthalten ist dann jedoch auch eine kleine Bootsfahrt zur Klosterinsel. Obwohl auf der Insel gelegen und



ohne direkten Zugang zum Meer, ist das smaragdgrüne Wasser des Sees salzig. Der See ist unterirdisch mit dem Meer verbunden und hat ein eigenes Ökosystem. Auch dies ist eine „Perle“, wenn auch weniger bekannt als Dubrovnik! Wir haben mit unserer „Hippo II“ am Steg des Restaurants „Dalmatinac Ivo“ in der Bucht Tatinica (42° 47.239' N / 17° 24.064' O) festgemacht. (Bild 2) Das Lokal wird heute von Daniela Matana betrieben. Die Kosten für den Liegeplatz sind mit dem Essen in der Konoba (sehr schmackhaft und durchaus preiswert) abgegolten. Wir bleiben 2 Nächte, holen unsere Fahrräder aus dem „Keller“ (Klappräder, die wir unter der Plicht verstaut haben) und radeln nach Polače (42° 47.4' N / 17° 22.6' O) und Pomena (42° 46.8' N / 17° 19.9' O). Beide Orte kann man auch direkt ansteuern. Polače liegt an einer gut geschützten Bucht an der Nordküste der Insel Mljet. In Polače wurde im 3. Jahrhundert ein römischer Palast erbaut, der noch heute für das Gesamtbild prägend ist und der deutlich über eine „Villa Rustica“ hinausging.

Das Fischerdorf Pomena befindet sich unweit der Salzwasserseen Veliko Jezero und Malo Jezero, ein landschaftliches Idyll inmitten des 53 km² großen Nationalparks. Der Ort hat nach offiziellen Angaben

lediglich 50 Einwohner. Man hat einen guten Ausblick auf die Halbinsel Pelješac sowie die Insel Korčula – für Nautiker ein sehr reizvolles Gebiet. Pomena ist aus touristischer Sicht gut aufgestellt. Es gibt hier kleinere Einkaufsmöglichkeiten, einige Souvenirläden sowie das einzige Hotel auf Mljet. Daneben findet man zahlreiche Restaurants und Konobas – also eine recht vielseitige Gastronomie. Es ist also nicht nur das bereits erwähnte Benediktinerkloster auf der Insel Sveta Marija zu bewundern!

Nach dem Zwischenstopp auf Mljet ist das nächste Ziel unserer Reise die ACI Marina Dubrovnik (42° 40.201' N / 18° 07.546' O). Die Marina liegt am Ende des langen Fjords Rijeka–Dubrovaca, der zu Beginn durch eine imposante Brücke gekennzeichnet ist. In die Stadt fahren wir mit dem Bus, der direkt in Marinanähe alle 15 Minuten verkehrt. Hier kann keinesfalls empfohlen werden, die Strecke mit dem Fahrrad zurückzulegen! Kroatien ist schlicht nicht auf Radfahrer eingerichtet und das Radeln wird mitunter zu einem gefährlichen Unterfangen. Der Bus ist mit umgerechnet 1,50 € sehr preiswert – was man im Übrigen weder von der Marina noch von allem anderen rund um Dubrovnik behaupten kann! Hier ein paar Beispiele: Für einen



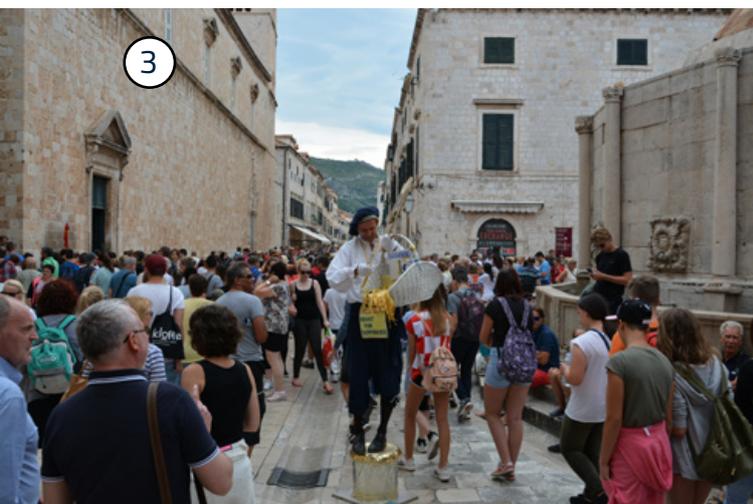
Rundgang über die Stadtmauer sind 150 Kuna (kn) – rd. 20 € - fällig. Eine Kugel Eis kostet in der Altstadt zwischen 2 und 2,30 € und eine Ansichtskarte wird für 14 kn (1,90 €) verkauft, die außerhalb nur 4 – 5 kn kostet! Da nimmt es nicht Wunder, wenn der Liegeplatz in der Marina (Nebensaison) die Bordkasse mit 105 € für ein 12,85-m-Schiff belastet! Bei Voranmeldung (via Internet) kommen noch einmal 20 % Buchungsgebühr für den ersten Tag hinzu. Wir hatten den Fehler gemacht, per E-Mail anzufragen, ob ein Liegeplatz frei sei. Schon das wurde als „Reservierung“ gewertet und wir bekamen diese 20 % aufgebremst. An dieser Stelle sollte nicht unerwähnt bleiben, dass Kroatien 2018 die Tourismusabgabe für Bootsfahrer drastisch (bis zu 700 %) erhöht* hat. Ob das längerfristig eine kluge Entscheidung ist oder doch eher Anreize setzt, sich neu zu orientieren, bleibt abzuwarten. (*Inzwischen hat Kroatien die Erhöhung etwas zurückgenommen.)

Dubrovnik selbst wollen wir in unserer Bericht-erstattung weniger berücksichtigen, da die Historie und die Sehenswürdigkeiten der Stadt bereits vielfach abgehandelt worden sind. Wir hatten Glück, einen Tag

mit Bora zu erwischen und haben dabei gelernt, dass man sich sogar über Bora-Wetter freuen kann! Was uns auf dem Wasser eher ärgert, kam uns bei der Stadtbesichtigung in Form gemäßiger Temperaturen und weniger Besucher zugute. Die Menschenmassen, die sich hier üblicherweise durch die Straßen wälzen, wären sonst ganz sicher noch unerträglicher gewesen! Es waren auch so schon mehr als genug (Bild 3).

Von Dubrovnik aus nahmen wir Kurs auf Pelješac (Stonski Kanal). Die Halbinsel Pelješac gehört zu den besten Weinanbaugebieten Kroatiens und nicht umsonst trägt Pelješac den Beinamen „Halbinsel des Weines“. Ursprüngliche mediterrane Natur aus Karstfelsen und Tälern, Oliven- und Feigenbäumen, Buchen, Pinien etc. prägen das Landschaftsbild.

An dieser Stelle ein kleiner Einschub zu den Aufzeichnungen, die wir an Bord vornahmen. Das Führen des Logbuchs war jahrelang eine eher lästige abendliche Aufgabe von vergleichsweise mäßiger Genauigkeit. In diesem Jahr haben wir erstmals mit einer Applikation am iPad gearbeitet, die – wie auch ein Ankeralarm – von Florian Kriesche (info@logbook-app.com) betreut wird und für kleines Geld zu haben ist. Inzwischen ist diese App, die ursprünglich für Segler entwickelt worden ist, für Motoryachten angepasst. Bemerkenswert ist übrigens die großartige Unterstützung bei Fragen und Anregungen durch den App-Entwickler. Somit haben wir jetzt sehr genaue Informationen zu unseren Törns. Nun sind wir keine „Computer Freaks“, sondern stammen, zugegeben, noch aus dem „analogen Zeitalter“. Trotzdem haben



In unserem elektronischen Logbuch ist dieser Abschnitt des Törns wie folgt festgehalten:

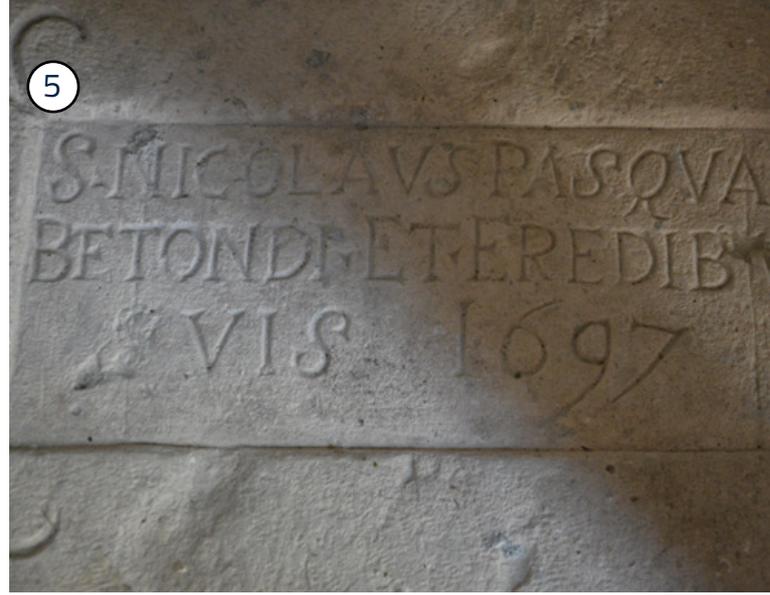
Datum Mittwoch, 27. Juni 2018
von 42° 40,201' N 018° 07,548' E Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
nach 42° 48,203' N 017° 44,805' E 1.7 sm NNW Bucht Prizina; Stonski Kanal;

Uhrzeit	Status	Wind		See-gang	Strom		Wetter		Kurs / Fahrt		Seemeilen			Position		
		Richt.	kn		Richt.	kn	allg.	mbar	mm	KÜG	FÜG	Segel	Motor		Log	
12:07		046°	0	2	---	-	☉	☁	1007.3	0.10	---	0.0 kn	.0	.0	.0	Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
12:08		046°	0	2	---	-	☉	☁	1007.4	0.10	---	0.0 kn	.0	.0	.0	Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
12:23		046°	0	2	---	-	☉	☁	1007.3	0.10	258°	6.5 kn	.0	1.3	1.4	Fischerhafen Mokosica; Küste Dalmatien; Adriatisches Meer
13:30		290°	19	2	---	-	☉	☁	1007.0	0.10	297°	6.1 kn	.0	8.2	8.2	0.5 sm westlich Leuchfeuer Trsteno; Insel Lopud;
14:30		290°	15	2	---	-	☉	☁	1007.6	0.10	294°	5.9 kn	.0	14.2	14.2	0.5 sm NE Misnjak; Insel Šipan;
15:25		290°	9	1	---	-	☉	☁	1007.6	-	215°	0.0 kn	.0	19.2	19.2	1.7 sm NNW Bucht Prizina; Stonski Kanal;
		Tagessumme										.0		19.2	19.2	
		Vortrag										.0		206.2	206.4	
		Gesamt										.0		225.4	225.6	



4

Der Betreiber des Restaurants fängt die in seiner Küche verarbeiteten Fische (und andere Meerestiere) selbst.



5

Grabinschrift in der Kapelle



6

wir uns sehr schnell an die Annehmlichkeiten dieser Form der Aufzeichnung gewöhnt, die pro Tag 2 Seiten (oder mehr) zur Verfügung stellt, also neben den gezeigten automatischen Aufzeichnungen auch viel Platz für persönliche Einträge (inklusive Fotos) bietet! Zurück zu unserem Törn.

Wir hatten unseren Kurs auf den Stonski Kanal abgesetzt und machten in einer kleinen Bucht, die zum Ort Kobaš gehört, am Steg der Konoba „Tavern Ribarska Kuca Niko“ fest (42° 48.203' N / 17° 44.605' O). Das Restaurant selbst ist mit historischen Artefakten, die von Seefahrt und Meer zeugen, liebevoll dekoriert. Für Liebhaber von Fischgerichten ist dies geradezu ein Paradies! Der Betreiber des Restaurants fängt die in seiner Küche verarbeiteten Fische (und andere Meerestiere) selbst und so kann man sich auf fangfrische Spezialitäten freuen. Sein Boot macht einen eher verwegenen Eindruck und wir haben es auch deshalb im Bild (4) festgehalten.



7

In der Bucht liegt man bei jedem Wetter sicher, nur eine starke Bora kann unter Umständen unangenehm werden, wobei das an einem ordentlichen Steg wie hier kaum eine Rolle spielen sollte. Wir hatten schon in einem Reiseführer gelesen, dass es hier eine 300 Jahre alte Ölmühle geben soll. Im Internet ist auch von 500 Jahren die Rede, was aber unglaublich ist, weist doch eine Grabinschrift in der Kapelle auf das Jahr 1697 (Bild 5) hin. Die Ölmühle ist Bestandteil eines barocken Landgutes, das im 17. Jahrhundert von einem offensichtlich sehr wohlhabend gewordenen Dubrovniker Literaten erbaut wurde. Wer es sich damals leisten konnte, versuchte in den Sommermonaten der Hitze und dem Stress der Stadt zu entgehen. So auch die Familie Betondi, die neben dem aus Naturstein erbauten Barockgebäude auch einen wunderschönen, terrassenartig angelegten Garten mit Blick aufs Meer besaß. An das große Haus schmiegen sich wie schutzsuchend die Häuser der übrigen Dorfbewohner. Die Sommervilla weist

auch einige weitere historisch bedeutsame Merkmale auf. Das Hauszeichen besteht aus zwei gekreuzten Delphinen, was sowohl die Interpretation zulässt, dass es sich um ein christliches Haus handelt, als auch als einen Verweis auf das Mittelalter. Breite Stufen führen zu einem relativ schmalen, tonnenförmigen Eingang, über dem eine Pechnase droht. Das einzig erhaltene Fenstergitter lässt auf orientalische Schmiedekunst schließen (Bild 6). Die Familie Betondi ist ohne direkte Nachkommen geblieben und das Anwesen hat mehrfach den Besitzer gewechselt. Das gesamte Ensemble gehört heute der Familie der emeritierten Wissenschaftlerin Prof. Mag. Dr. Helga Milovčič, die es in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts durch Heirat aus Wien hierher verschlagen hat. Wir hatten das Glück, die Dame, fast 80 Jahre alt, zu treffen, die uns eine Besichtigung der einst nur mit Tier- und Menschenkraft betriebenen Mühle und der angrenzenden Kapelle ermöglichte.

Zur Geschichte des Ortes konnten wir viel für uns bisher Unbekanntes erfahren. Das Foto (Bild 7) zeigt die alte Mühle und die Ruine des Hauses. Hierzu gibt es eine besonders tragische Geschichte, die uns Frau Milovčič erzählte.

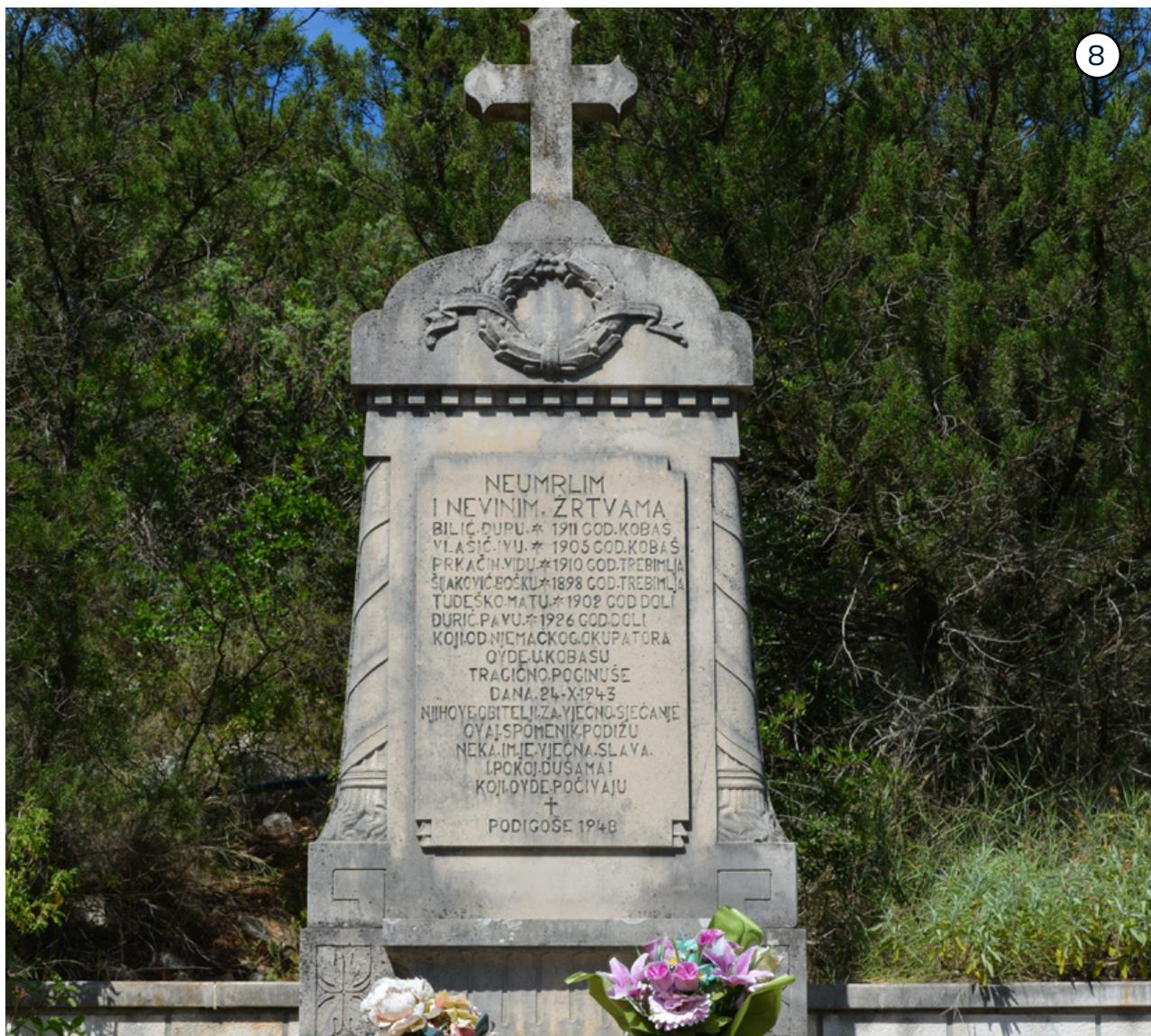
Ihre Ausführungen brachten uns zurück in das Jahr 1943. Lokal wurden die deutschen Truppen durch Partisanen attackiert. Es war den deutschen Besatzern verraten worden, dass sich in Kobaš ein Trupp Partisanen aufhalten würde, was durchaus zutreffend war. Die Partisanentruppe hatte jedoch Unterstützer in der Bevölkerung und die bevorstehende Operation der deutschen Armee wurde den Freischärlern bekannt. Diese flohen in der Nacht mit Holzbooten und bei Eintreffen der Soldaten waren keine Partisanen mehr im Umfeld von Kobaš. Um der gefürchteten Vergeltung, die häufig die männliche Bevölkerung traf, zu entgehen, hatten sich die verbliebenen Männer und Knaben im Keller des mittelalterlichen Wohnhauses (in dem sich heute die erwähnte Ölmühle befindet) versteckt. Der Kellerzugang wurde so verschlossen, dass er den Truppen nicht auffallen konnte. Die befürchtete Vergeltungsaktion fand statt. Aber, da keine männlichen Bewohner da waren, wurde von den Soldaten der Palazzo in Brand gesetzt. Die im Keller versteckten Männer kamen dabei um, ohne dass die Dorfbewohner etwas unternehmen konnten. Als die Soldaten abgezogen waren, kam jede Hilfe zu spät. Dass wir als Deutsche hier trotz dieser tragischen Vergangenheit von den Einheimischen zuvorkommend

aufgenommen werden, erscheint da in anderem Licht. Ein Mahnmal nennt die Namen der Opfer und das Datum: 24. Oktober 1943 (Foto 8).

Am 28. Juni fahren wir weiter entlang der Halbinsel Pelješac, um nach 22 Seemeilen den Hafen Trstenik (42° 54.941' N / 17° 23.975' O) zu erreichen. Von hier werden die berühmten Pelješac-Weine „Dingac“ und „Postup“ exportiert, die in der Nähe produziert werden. Wegen der extremen Hanglage ist der Einsatz von Maschinen unmöglich und so verlangen die Weingärten auch heute noch viel mühevollen Handarbeit. Vorteil dieser Hanglagen ist jedoch, dass die Trauben von der Sonne verwöhnt werden und das erklärt die Sonderstellung dieser Weine. Hinzu kommt die Bodenqualität und so wird behauptet, dass hier der beste Wein Kroatiens erzeugt wird. Genetische Studien belegen, dass z.B. die Sorte „Plavac mali“ unter dem international sehr viel bekannteren Namen „Zinfandel“ geführt wird. Einer der herausragenden Spezialisten des Weinbaus, Mike Grgić, wurde auf der Halbinsel geboren und wanderte später nach

Kalifornien aus. Trstenik selbst zählt zu den ältesten Orten der Halbinsel Pelješac.

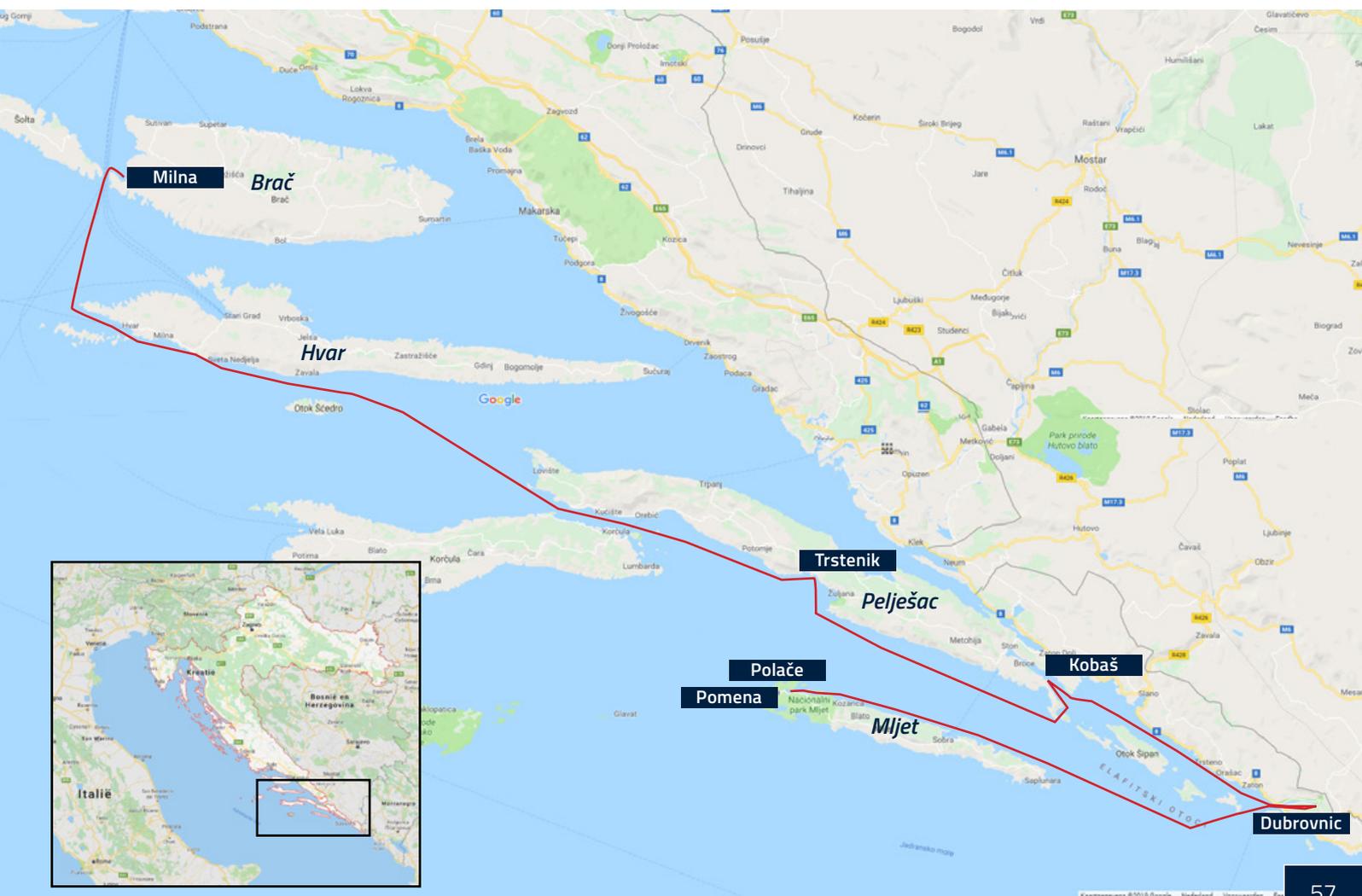
Am nächsten Tag und nach 21 Seemeilen ankerten wir in der Bucht Lovište (43° 01.747' N / 17° 01.385' O). In Fortsetzung unserer Reise haben wir den Neretvanski Kanal befahren und einen Blick auf die Altstadt von Korčula mit der imposanten Stadtmauer und den Wachtürmen werfen können. Nach einem Zwischenstopp in der Bucht Uvala Duga (Insel Hvar) machten wir in der Marina Milna (Insel Brač) fest. Da auch eine sparsame Linssen irgendwann durstig ist und nach Diesel ruft, hatten wir unsere „Hippo II“ zuvor im Kanal von Milna aufgetankt. Wie so oft in Kroatien begegnet uns auch in diesem nur ca. 830 Einwohner zählenden Ort ältere und neuere Geschichte an jeder Ecke. Etwa die im Jahr 1783 erbaute Pfarrkirche „Mariä Verkündigung“ mit ihrer monumentalen barocken Fassade und einem Stuckaturenzyklus (Spätbarock) aus dem frühen 19. Jahrhundert. Während der Napoleonischen Kriege hatte 1800 die russische Flotte in Milna ihren Stützpunkt.



Fischerei und Seefahrt hinterlassen überall in Kroatien Spuren. Als Bootsfahrer ist man doch etwas seltsam berührt, wenn man die Überreste eines Fischerbootes sieht. Wir fanden dies auf unserem Törn auf der Insel Prvić (Bild 9). Der Hafen von Prvić ist zwar recht klein, aber bietet nicht nur nette Restaurants, sondern man wird auch mit Strom und Wasser versorgt. Eine gute Gelegenheit für eine Verschnaufpause mit Landgang.



So weit der Werbeblock „Kroatien“! Es ist wirklich ein wunderbares Revier. Auch nach den vielen Jahren, die wir hier immer wieder unterwegs waren, entdecken wir Dinge, an denen der Massentourismus vorbeigeht. Selbst Reiseführer sind da bisweilen lückenhaft, aber es ist auch nicht verwunderlich, dass manches in die zweite Reihe rückt, obwohl es nach unserer Meinung in die erste gehört. Es kommt halt auf den Standpunkt des Betrachters an. Vielleicht ist das gut so und erhält uns die Individualität, die ja bei Skippern besonders ausgeprägt sein soll.



Auf der Sonnenseite

Bootfahren in Niederländisch- und Belgisch-Limburg: Ein Fest für die Sinne



Text: Peter Linssen. Fotos: Zebra Fotostudio's. Karte: Transmanche Publications

Der letzte Sommer begann sofort vielversprechend und die Wassertemperatur war auch schon früh angenehm warm. Er brachte tropische Momente, aber auch wohltuende Abkühlung. Kurzum, der Sommer war mal wieder fantastisch. Sie kennen dieses Gefühl sicherlich: Bei solch schönem Wetter will man nur eins, nämlich verreisen. Packen und los geht's! Der Reiz der Fremde und der Ferne, der Anonymität und Ruhe. Aber leider kann man nicht immer einfach so ins Flugzeug steigen. Daher ist es schön, dass man solche Erfahrungen auch in Limburg machen kann. An Bord eines Bootes. Jedes Wochenende, wenn Sie wollen. Schon an der ersten Flussbiegung nach Verlassen des Hafens scheint der Stress weit hinter einem zu liegen. Als ob man zu einer großen Reise aufbricht...

Zauberhaftes Limburg

Das schöne limburgische Maastal ist eine einzigartige Lebensader mit einem bemerkenswert sonnigen, warmen und trockenen Mikroklima. Die Maas und die Maasseen bilden und verbinden ein weitläufiges Netz großer und kleiner Seen, die über Tausende von Jahren durch den Maasstrom entstanden sind. In neuer Zeit sind durch jahrzehntelange Kiesgewinnung weitere Seen hinzugekommen. Der Fluss und die verbliebenen, renaturierten Kiesgruben formen eine zauberhafte Landschaft. Noch relativ unbekannt ist - oder vielleicht ist es eher ein gut gehütetes Geheimnis -, dass die Maasseen mit einer Fläche von gut 3000 Hektar das größte zusammenhängende Wassersportgebiet der Benelux sind. Um einen Eindruck von der Größe und Schönheit der Maas und ihrer Seen zu gewinnen, ist es sehr empfehlenswert, mal eine Schnupperfahrt auf

einem schönen Ausflugsschiff einer der limburgischen Reedereien zu unternehmen.

Dieses Wassersportgebiet mit seiner hervorragenden Wasserqualität ist sehr abwechslungsreich und ein Mekka für alle, die sich gern am oder auf dem Wasser aufhalten. Man kann Boot fahren, segeln, rudern, Kanu fahren, schwimmen und tauchen. Aber auch junge, dynamische Wassersportarten wie Wasserski, Flyboarding und Wakeboarding kann man hier ausüben. Und die gut angelegten Wege entlang des Wassers eignen sich perfekt zum Radfahren, Wandern, Sporttreiben oder Reiten. In den Sommermonaten sind die tollen, sauberen Tagesstrände und hippen Beachclubs ein absolutes Highlight. Kurzum: Für jeden, ob Jung oder Alt, ist etwas dabei.

Die Maas und die Maasseen sind insbesondere für größere Motor- oder Segelboote angenehme und vieltalig gestaltete Gewässer. Auf gewundenen Wasserwegen kommt man bequem von See zu See, in einen Hafen, ein Dorf oder eine Stadt. In den zahlreichen stilvollen und modern ausgestatteten Yachthäfen können Bootseigner und Bootsmieter festmachen und übernachten. Sie werden dort von freundlichen Hafenmeistern herzlich willkommen geheißen. Oder legen Sie lieber mitten in einer Stadt an, in einem Hafen, der von anziehenden Boutiquen, Läden, Kneipen und Restaurants umringt ist? Oder ziehen Sie Grillen in der freien Natur vor? Dann suchen Sie sich doch einfach ein schönes Plätzchen an einem der stabilen Passantenstege. Limburg hat das alles.

Besitzen Sie selbst (noch) keine Schaluppe, kein Motor- oder Segelboot, aber das Bootfahren oder Segeln reizt sie sehr? Dann ist Chartern absolut empfehlenswert, eventuell in Kombination mit einem kurzen Segel- oder Bootsführerkurs.

Leben wie Gott in Frankreich? Es geht noch besser. Sie sind in Niederländisch- und Belgisch-Limburg!

Im Laufe der Jahrhunderte haben die flämische, französische, niederländische und auch die deutsche Kultur die Entwicklung von Niederländisch- und Belgisch-Limburg und seiner Menschen geprägt. Daher ihr Fleiß, ihre angenehmen Umgangsformen und ihr natürliches Gefühl für das Savoir-vivre.

Schöne alte Städte und nette Dörfer an den Ufern heißen einen willkommen. Wo man geht und steht,

genießt man die reiche Geschichte, den einzigartigen Mix an Kulturen und die große Vielfalt. Im übertragenen Sinne, aber auch buchstäblich...

Im Herzen des Maastals zum Beispiel, im malerischen belgischen Ort Aldeneik, nur einen Steinwurf von der Kultur- und Genießerstadt Maaseik entfernt, liegt an einem sonnigen Südoschhang nämlich der nördlichste Pinot-Weinberg Europas. Ein weiteres gut gehütetes Geheimnis, das wir Ihnen gerne verraten...

Karel und Tine Henckens-Linssen bauen auf ihrem 10 Hektar großen Weingut Aldeneik mit viel Liebe ausgezeichnete Weine an: Pinot Blanc, Pinot Gris, Pinot Noir und den Schaumwein Pinot Brut.

Gesegnet mit dem warmen und trockenen Mikroklima im steinig Maastal und mit einem einzigartigen Terroir dank des mineralreichen Kiesbodens, haben ihre Weine einen unvergleichlich eleganten, fruchtigen und mineralischen Geschmack. Die Pinot-Weine des Weinguts Aldeneik wurden mehrfach als bester belgischer Wein ausgezeichnet.

Wenn Sie durch Limburg steuern, ist ein Besuch im Verkostungsraum des schönen Weinguts ein absolutes Muss! (www.wijndomein-aldeneik.be)

Die Zuid-Willemsvaart. Canal du Midi der limburgischen Provinzen?

1821 genehmigte der weitsichtige „Kanalkönig“ Wilhelm I. die Pläne für den Bau eines neuen Kanals, der Zuid-Willemsvaart. Er führte somit den ambitionierten Plan Napoleon Bonapartes für den Bau des Grand Canal du Nord fort, von dem einzelne Abschnitte

Genießen im Maastal...

Träumen Sie ein bisschen und stellen sich vor, Sie legen mit Ihrer nagelneuen Linssen beim Weingut Aldeneik an und genießen zwischen den Weinranken mit Verwandten und Freunden ein köstliches Mahl und einen mit einer Goldmedaille prämierten Pinot Noir Barrique...

Slow down... and start living!



schon gebaut (1803-1810) waren und befahren wurden. Der Abschnitt Neuss-Neersen war bis 1840 in Betrieb, ebenso die Abschnitte Nederweert-Beringen (Noordervaart) und Nederweert-Lozen-Maastricht. Letzterer wurde später in die Zuid-Willemsvaart integriert. Der belgische Abschnitt ist größtenteils im Kempen-Kanal aufgegangen.

Am 11. November 1822 setzte der limburgische Gouverneur De Brouckère in 's-Hertogenbosch den ersten Eckstein für Schleuse 1 der Zuid-Willemsvaart, wie wir den Kanal heute kennen.*

Die Zuid-Willemsvaart wurde so zu einer wirtschaftlich und strategisch wichtigen Nord-Süd-Verbindung zwischen Maastricht und 's-Hertogenbosch, die heute eher historisch bedeutsam ist. Der Kanal durchquert die Provinzen Niederländisch-Limburg, Belgisch-Limburg und Nordbrabant. Die 123 km lange Zuid-Willemsvaart führt entlang wunderschöner Naturlandschaften (mit Wander- und Fahrradwegen), durch eines der grünsten Gebiete Flanderns mit den Highlights Nationalpark Hoge Kempen, Flusspark Maastal und Grenzpark Kempen-Broek. Es lohnt sich auf jeden Fall, hier einen Stopp einzulegen und auf dem Fahrrad, zu Fuß (und mit Hund) auf Entdeckungstour zu gehen. Die Gastfreundschaft, die regionalen Produkte und die abwechslungsreiche Landschaft werden Sie überraschen. Auch viele Städte und Dörfer lohnen einen Besuch, viele davon

mit überaus interessanter Geschichte. Gute Beispiele hierfür sind 's-Hertogenbosch, Helmond, Weert, Bocholt, Bree, Maaseik, Neeroeteren, Dilsen-Stokkem, Maasmechelen, Lanaken und Maastricht.

Der Kanal hat auch 2019 noch enormes wirtschaftliches Potenzial und bietet viele Möglichkeiten für den Tourismus. Die abwechslungsreiche Geschichte (der Bergbau, die Kriege, sogar eine Zeitung „De Zuidwillemsvaart“ gab es 1881), das Biermuseum in Bocholt, attraktive Orte wie Rekem, „das schönste Dorf Flanderns“, Neeroeteren mit 't Eilandje und dem Restaurant „Oud Oteren“, das Outlet-Center „Maasmechelen Village“, die ausgezeichnete Gastronomie und vieles mehr warten darauf, noch besser entdeckt zu werden.

Die zweimalige Grenzüberschreitung macht den Kanal besonders spannend und einzigartig.

Eine Runde Niederländisch- und Belgisch-Limburg. Die Willemsroute...

Bootfahren ohne Grenzen in Niederländisch- und Belgisch-Limburg: Maasseen - Grenzmaas - Zuid-Willemsvaart

2010 startete das niederländische Wasserwirtschaftsamt (Rijkswaterstaat/RWS) die Kampagne „Die Willemsroute; eine reizvolle Alternative für Freizeitskipper“ mit dem Ziel, den Julianakanal



Die große Wertschätzung, die man Kanalkönig Wilhelm I. heute entgegenbringt, veranschaulicht die Einweihung einer Statue des König auf dem Bisdomkaai in Gent am 20. Oktober 2018. Sehr bemerkenswert. König Wilhelm I. war 1815 der Gründer des Vereinigten Königreichs der Niederlande, wozu damals auch Belgien und somit Gent gehörten. Er traf wichtige Entscheidungen, deren Auswirkungen bis heute in Gent spürbar sind. Er gilt als Gründer der Universität Gent 1817 und als derjenige, der mit dem Kanal Gent-Terneuzen den Bau einer wichtigen Wirtschaftsader veranlasste, die Gent zur Textilhauptstadt Europas werden ließ.

wegen der umfangreichen Anpassungsbauten für die vierlagige Containerfahrt zu entlasten. Für die Willemsroute wurde als Ausweichroute für die Schifffahrt von Roermond nach 's-Hertogenbosch oder Maastricht bzw. umgekehrt geworben. Die empfohlene Route (von Maasbracht-Roermond aus gesehen) führt über den Kanal Wessem-Nederweert zur Zuid-Willemsvaart. Hier gibt es mehrere komfortable Anlegeplätze.

Es ist eine wunderschöne Tour für die Freizeitfahrt. Gut befahrbar und ruhig. Die maximale Durchfahrts- höhe auf der Willemsroute beträgt fünf Meter. Einzige Ausnahme ist die historische Route durch Maastricht über Schleuse 19 gleich hinter dem Stadthafen „t Bassin“ mit einer Durchfahrts- höhe von nur ca. 3,30 Metern. Alternativ dazu kann man über die Schleuse Bosscherveld fahren, die kurz über die Maas und dann durch Schleuse 20 führt, wonach man auch ins roman- tische Bassin gelangt.

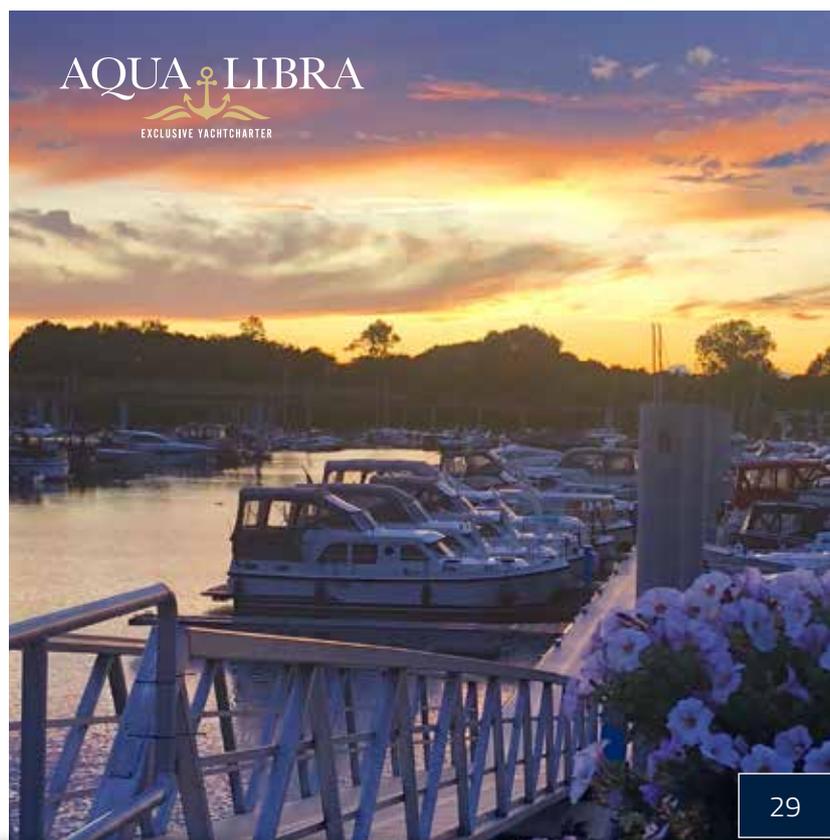
Noch ein weiteres gut gehütetes Geheimnis? Eine besondere Empfehlung ist der Umweg durch einen idyllischen Teil Flanderns, den Kanal Bocholt-Herentals und den Kanal nach Beverlo in Richtung Lommel und Leopoldsburg.

Die RWS-Kampagne war bemerkenswert erfolgreich. Das bestätigen bis heute die vielen begeisterten Reaktionen von Crews, die die Zuid-Willemsvaart befahren haben.

Erleben Sie beide limburgische Provinzen mit Aqua Libra Yacht Charter

Aqua Libra von Arlette und Luc Vanthoor ist einer der wenigen professionellen Yachtcharterunternehmen in Limburg. Standort und Heimathafen ist der Yachthafen „De Spaanjerd“ im belgischen Kinrooi. Aqua Libra ist überzeugtes Mitglied des internationalen Netzwerks Linssen Boating Holidays® (LBH), das 2006 gegründet wurde, um unter einem gemeinsamen Marketinglabel die mit Linssen verbundenen europäischen Charter- unternehmen zu unterstützen. Gegenwärtig – d.h. in der Saison 2019/20 – bieten fünfzehn LBH- Partner in zehn Ländern insgesamt circa 85 Linssen- Motoryachten an.

Ausgefallener Urlaub ist „in“. Unterwegs sein mit einer „eigenen“ Motoryacht ist eine verführerische Option, die immer beliebter wird. Aqua Libra ist bestrebt, seinen Gästen ein makellostes und unvergessliches Törnerlebnis zu bieten und sie alles genießen zu las- sen, was Niederländisch- und Belgisch-Limburg zu bieten haben. Darüber hinaus gibt es maßgeschnei- derte Angebote und Anreize für Unternehmen und



Gruppen, die die Region auf besondere Weise in den Mittelpunkt rücken.

Die wirkungsvolle Mund-zu-Mund-Werbung ist eine natürliche Folge der Erfahrungen, die die Gäste gesammelt haben. Bei Arlette und Luc spiegelt sich die Idee der Gastfreundschaft in allen Aspekten ihrer Betriebsführung wieder. An erster Stelle steht natürlich die Zufriedenheit der Gäste. Sie laden die Gäste ein, „Teil der Familie“ zu werden, und haben den Slogan von „Mutter“ Linssen „We take your pleasure seriously!®“ mehr als verinnerlicht. Deswegen sind viele Stammkunden überzeugt: „Einmal Limburg, immer Limburg!“

Mit einer Vergrößerung der Flotte auf zehn aktuelle Yachten aus dem Linssen-Angebot und mit Gästen aus fernen Kontinenten und fast allen europäischen Ländern beweist Aqua Libra jeden Tag aufs Neue, dass der erfahrene Wassertourist an Limburg als herausragendes Wassersportrevier interessiert ist und es zu würdigen weiß.

Nachbemerkung

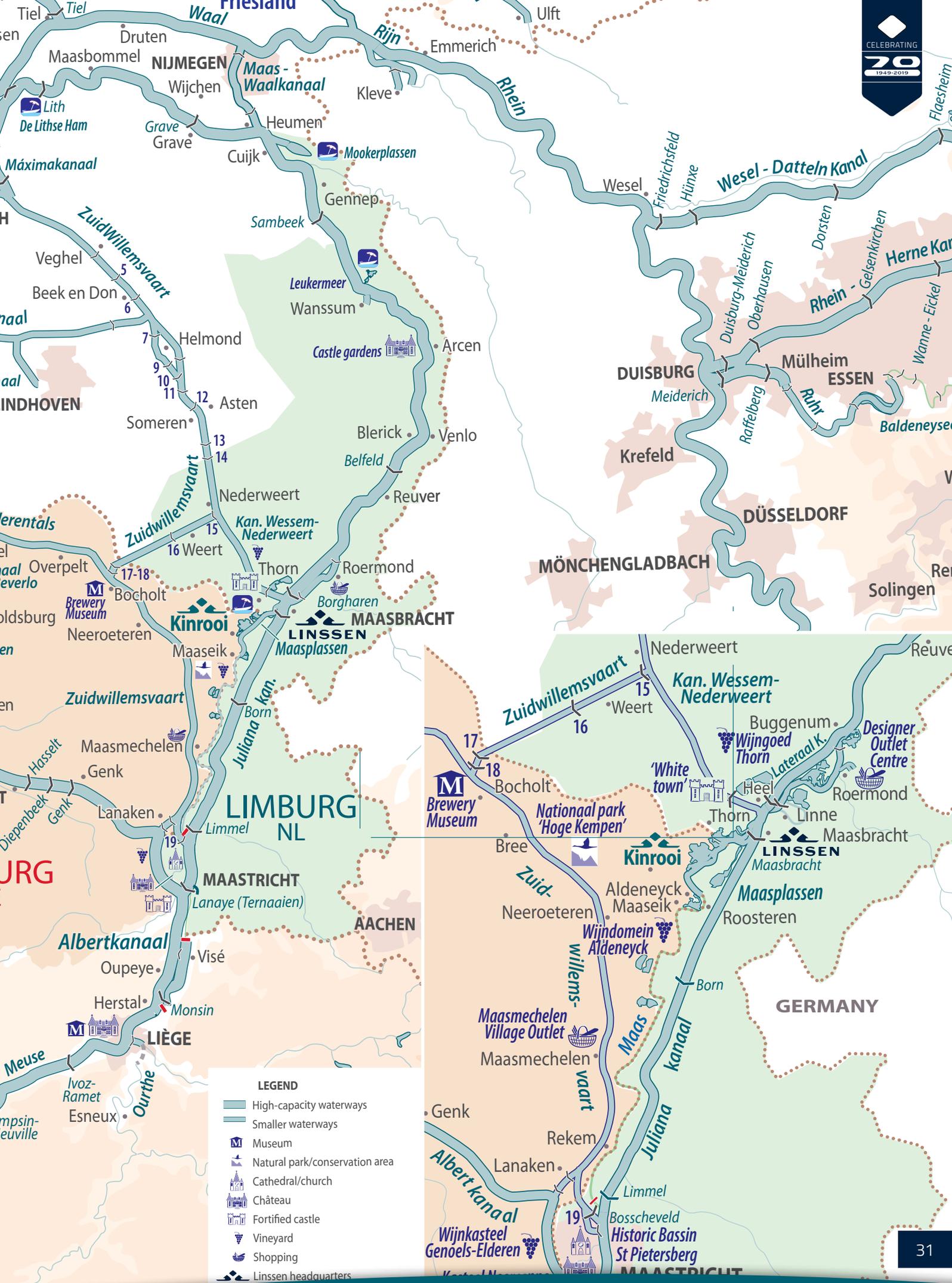
Limburg ist als Wassersportrevier eigentlich noch immer „ein gut gehütetes Geheimnis“. Alle hier gebotenen Möglichkeiten, alle Anbieter und Reiseziele lassen sich kaum aufzählen. In diesem Beitrag konnten nur einige Beispiele erwähnt werden. Es war keinesfalls unsere Absicht, jemanden zu kurz kommen zu lassen.

Alle in der regionalen Gastronomie und im limburgischen Tourismus Tätigen bemühen mit allen Kräften, es den Gästen an nichts fehlen zu lassen. Schließlich haben sie ein wundervolles Produkt im Angebot: Limburg. Überzeugen Sie sich selbst...

Quellen:

„De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart“, Cees Verhagen, ISBN 90-9014-027-1

Wasserstraßenkarten (ANWB, „De Willemsroute“ Vaarkart Nederlands en Belgisch Limburg). Das Maasplassen Magazine von VVV Midden-Limburg und Informationen zu Aktivitäten auf den und rund um die Maaseen finden Sie unter VVV-Niederlassungen in Middel limburg vvmiddenlimburg.nl





Inseln und ein Kanal: ein Sommer in Norwegen

Text und Fotos: Michael Backhurst

Im Mai 2017 erreichten meine Frau, ich sowie unsere zwei (duldsamen) Zwergdackel Ross und Sonny Maasbracht, von wo aus wir unsere Abenteuerreise an Bord unserer neuen Linssen Grand Sturdy 410 AC Marylla starten wollten. In diesem ersten Sommer gingen wir mit Familie und Freunden auf Entdeckungstour durch die Niederlande. Von Maasbracht aus ging es zunächst nach Scharendijke, von dort nach Groningen und wieder zurück nach Maasbracht ins Winterlager bei der Werft Van der Laan. Im phantastischen, sonnenverwöhnten Sommer 2018 durchquerten wir Deutschland über den Mittellandkanal, der uns bis nach Polen brachte. Hier ging es anschließend die Küste entlang zurück nach Westen bis Travemünde. Später fuhren wir von dort aus nach Dänemark, setzten nach Schweden über und erreichten schlussendlich Norwegen.

Die Marylla überwinterte in der Wector Yachting Werft in Stathelle. Ursprünglich hatten wir geplant, einen Monat lang der norwegischen Ostküste in Richtung Süden zu folgen. Hier reizte uns vor allem die Blindleia zwischen Grimstad und Kristiansand. Einen weiteren Monat lang wollten wir die Westküste zwischen Stavanger und Bergen erkunden und im letzten Monat dann die Rückreise antreten, bevor wir für den Winter 2019/20 im schwedischen Kungshamn festmachen wollten. Uns war von Anfang an klar, dass die Marylla nicht in erster Linie für offene Gewässer konzipiert war, also wussten wir, dass ein Törn entlang der Westküste Norwegens unter Umständen nur bei guter Wetterlage möglich sein würde. Viele Norweger besitzen ein Motorboot, aber meist sind dies Halbgleiter oder Gleiter, die mindestens 18 Knoten schnell sind. So können sie schlechtem Wetter davonfahren, auch wenn die Geschwindigkeit zwischen den Inseln in der Regel auf maximal 5 Knoten begrenzt ist.

Trotz wechselhaften Wetters in den ersten drei Wochen schafften wir es nach Kragerø, ein sehr hübsches Städtchen. Anschließend erreichten wir

Risør, die weiße Stadt, wo wir mehrere Tage im strömenden Regen verbrachten. Unsere Weiterfahrt von Risør aus verlief angenehm ruhig, so lange wir zwischen den Inseln blieben. Auf freier Strecke wurde es dagegen recht ungemütlich. Wir fuhren durch den Fjord nach Arendal, ein größeres Städtchen mit zwei Anlegemöglichkeiten: eine im Stadtzentrum und eine im dem Wetter etwas mehr ausgesetzten Yachthafen. Ende Mai verließen wir Arendal und setzten Kurs auf Grimstad, wo Henrik Ibsen einst gelebt hat. An einem phantastisch sonnigen Tag motorten wir 20 Kilometer durch die reizenden engen Kanäle der Blindleia nach Kristiansand. Glücklicherweise hatten Freunde uns Karten im Maßstab 1:50.000 geliehen. Darin hatten freundliche norwegische Bekannte, die sie im Jahr zuvor in Kristiansand kennengelernt hatten, die Routen eingezeichnet. Wir blieben in Kristiansand und warteten auf günstigen Wind und ruhige See, um die offene Südküste zu umfahren und Kurs Richtung Norden nach Stavanger zu nehmen. Starker Wind und Dauerregen zwangen uns, zwei Wochen Pause einzulegen, so dass wir unseren ursprünglichen Plan aufgeben mussten.

Wir wandten uns also Richtung Norden und fuhren
– mit wesentlich mehr Zuversicht als auf dem Hinweg
– zurück über Grimstad und Risør.

Ende Juni kamen wir wieder in Stathelle an und beschlossen, in den Telemarkkanal zu fahren. Das Wetter war inzwischen recht sonnig geworden und auch wenn es nicht von Dauer war, so stieg das Thermometer an einem Tag auf dem Kanal bei Lunde bis auf 28°C – die höchste Temperatur, die wir 2019 gemessen haben.

Der Telemarkkanal wurde zwischen 1861 und 1892 gebaut, um Holz aus den Bergen abzutransportieren. Auf seinen 105 Kilometern Länge zwischen Skien in der Nähe von Larvik bis nach Dalen in den südlichen Bergen passiert man acht Schleusen mit insgesamt 18 Kammern und drei große Seen. Die Landschaft ist spektakulär und man sagte uns, der nördliche Abschnitt auf dem Bandak-See sei den norwegischen Fjorden an der Westküste nicht unähnlich. Der Vorteil für uns und unsere zwei Hunde war, dass Freunde und Familie, die uns besuchen wollten, bei ihren Reiseplänen nicht übermäßig vom Wetter abhängig waren.

Wir waren eines der größeren Schiffe, die den Kanal befuhren. Die meisten Schleusen waren ca. 100 Fuß lang, so dass wir vor allem bei Talfahrten froh waren, wenn wir eine Schleuse für uns oder nur ein weiteres Schiff vor uns hatten. Bis auf eine werden alle Schleusen von Hand bedient. Das übernehmen meist Studenten, die beim Einfahren Vor- und Achterleinen herunterlassen. Bei Schleusen mit mehreren Kammern ziehen sie die Leinen wieder ein und wiederholen das Ganze in der nächsten Kammer.

Wir entschieden uns für einen Sommerpass, der rund 400 britische Pfund kostete. Damit durften wir alle Schleusen sowie die Anleger und Entsorgungsstellen im Kanal und entlang der Seen nutzen, aber nicht, wie wir später erfuhren, alle Yachthäfen. Der Kanal ist für Sportboote nur zwischen dem 21. Juni und dem 15. August geöffnet. Die drei Dampfschiffe, die den Kanal

Risør, Norwegen



Der Innenhafen Pollen, Arendal

durchpflügen, fahren jedoch den ganzen Sommer über. Schiffe unter 12,8 m Höhe können den ganzen Kanal befahren. Schiffe mit einer Höhe zwischen 12,8 m und 16 m kommen bis zu den Ulefoss-Schleusen und können von hier den nördlichen Teil des Norsjø/Sees bis Notodden befahren.

Wir verließen die Wector-Werft bei Stathelle und starteten auf dem Frierfjorden in Richtung Skien, wo wir in unsere erste Schleuse einfuhren. Sie ist das „Eingangstor“ zum Kanal, an dem man auch den Pass erwerben kann.

Nach der Ausfahrt aus der Schleuse motorten wir weitere fünf Meilen bis zur dreistufigen Schleusenanlage von Skotfoss. Der Kanal war stellenweise recht schmal, aber gut mit Stangen ausgezeichnet, deren Topzeichen uns den Weg wiesen. Wir erreichten das östliche Ende der Løveid-Schleusen kurz vor 17 Uhr und beschlossen, hier die Nacht zu verbringen. Kurz darauf verdunkelte der mächtige Bug des Dampfschiffes Victoria den Himmel über uns. Das Schiff war dabei, talwärts zu schleusen. Seit seinem Stapellauf im Jahr 1878 war es ununterbrochen auf dem Kanal im Einsatz.

Der nächste Morgen war angenehm warm und nahezu windstill. Gegen 9 Uhr sahen wir der Victoria beim Bergwärtsschleusen zu (sie war nun auf der Rückfahrt nach Dalen, wo sie gegen 18 Uhr ankommen sollte). Wir wurden um 9.30 Uhr in die Schleuse gerufen. Uns war etwas mulmig zumute angesichts der drei

Eingang zu Blindleia





Die Løveid-Schleusen im Telemarkkanal

Schleusenkammern, die sich in einer engen Schlucht vor uns auftürmten, aber am Ende erklommen wir alle drei Stufen problemlos. In weniger als einer Stunde erreichten wir den langgezogenen und hübschen Norsjøs-See, der uns an die größeren Lochs in den schottischen Highlands erinnerte.

Nach dem Frühstück überquerten wir den sechs Meilen breiten See bis nach Ulefoss, unterbrochen nur von einem spontanen Mann-über-Bord-Manöver, als unser Hund Ross seinen Lieblingsball über Bord gehen ließ. Er wurde gesichtet und mit Netz und Bootshaken erfolgreich geborgen!

Wir erreichten die Schleusen von Ulefoss und beschlossen, die Nacht im Yachthafen zu verbringen, um die Sonne zu genießen und - das scheint heutzutage das Wichtigste - E-Mails zu lesen. Nur wenige norwegische Yachthäfen, so unsere Erfahrung, verfügen über gutes WLAN, deshalb suchen wir immer den nächsten Co-Op, wenn wir erfahren wollen, was in der Welt so passiert ist.

Der nächste Morgen begrüßte uns wieder mit herrlichem Wetter und ruhiger See. Es war ein heißer Tag vorhergesagt und wir freuten uns, dass im Laufe des Tages eine leichte Brise aufkommen sollte, wie es in diesem Teil Norwegens häufig der Fall ist.

Nach dem Frühstück beschlossen wir, den Schmutzwassertank abzupumpen. Wie so oft hatten wir nicht den richtigen Anschluss zwischen Deckstützen und Pumpe dabei. Aber dank des Sortiments an Ersatzstützen, das der Hafenmeister (der gleichzeitig das Hafencafé betrieb) uns zur Verfügung stellte, gelang es uns, im weniger als 1,5 Meter tiefen Wasser festzumachen und problemlos den Tank zu

leeren. Wir begreifen immer noch nicht, warum die meisten Entsorgungsstationen, die wir (in Norwegen und anderswo) sahen, entweder außer Betrieb sind oder nur von Schiffen mit dem allergeringsten Tiefgang erreicht werden können. Wenn Behörden wollen, dass Schiffseigner die Umwelt schützen und Entsorgungsstationen nutzen, sollten sie auch die entsprechenden Anlagen an Stellen einrichten, die für alle potenziellen Nutzer erreichbar sind. Durch das Leeren des Tanks verließen wir Ulefoss erst gegen Mittag und mussten an der Schleuse eine Dreiviertelstunde warten, in der die Henrik Ibsen abschleuste. Die Dampfschiffe haben auf dem Telemarkkanal immer Vorrang vor den Sportbooten. Schließlich wurden wir in die erste Kammer hinter eine norwegische 40-Fuß-Motoryacht vom Typ Grand Banks gerufen, mit der wir während der nächsten zwei Tage alle Schleusen gemeinsam durchfahren. Es war nicht einfach und wir waren sehr froh über unsere großen Ballonfender (mit mindestens einem Meter Durchmesser), die wir uns bei unserer Ankunft geliehen hatten und die wir bis zu unserer Rückfahrt talwärts behalten durften.

Wir hatten die beiden Stufen der Ulefoss-Schleuse gegen 14.30 Uhr hinter uns gelassen und genossen eine ruhige Fahrt bis zur Eidsfoss-Schleuse, während der wir zu Mittag aßen. Gegen 15.30 Uhr erreichten wir die Schleuse, wo man uns mitteilte, dass wir ca. eine Stunde auf die Durchfahrt der beiden Dampfschiffe Victoria und Telemark (das dritte und kleinste Schiff der Dampferflotte) warten mussten. Als sie gegen 16.00 Uhr ankamen, wurden wir gebeten, zurückzusetzen, damit sie Platz zum Manövrieren

Dampfschiff Victoria

hatten. Bei der Ausfahrt aus der Schleuse erfuhren wir, dass die Crew an den Vrangfoss-Schleusen auf uns warten würde, falls wir an diesem Tag noch die Durchfahrt machen wollten. Wir beschlossen, das Angebot anzunehmen und kamen gegen 17.20 Uhr an der fünfstufigen Schleusenanlage an, die wir um 18.10 Uhr hinter uns ließen.

Am nächsten Morgen machten wir einen Spaziergang zu einem Aussichtspunkt, von wo aus wir die kleinen Wasserfälle an der Felswand bewunderten. Wir verließen den Liegeplatz am späten Vormittag und fuhren sechs Meilen bis zur Lunde-Schleuse. Die Landschaft, die immer bergiger wurde, erinnerte uns an die Schweiz. Die ganze Zeit während wir bergan fuhren, ließen wir die weißen Kanalzeichen an Steuerbord und die roten an Backbord. Warum weiß? Wir nehmen an, weil sich grüne Zeichen zu wenig von den Bäumen abheben würden. Als wir die Schleuse bei Lunde erreichten, sagte man uns, dass zwei Dampfschiffe (die Victoria auf Bergfahrt und die Henrik Ibsen auf Talfahrt) erwartet wurden und dass zwei weitere Schiffe vor uns warteten. Wir setzen zurück, damit die Telemark, die hier anlegt, drehen konnte. Es war das einzige Mal, dass wir alle drei Dampfschiffe fast gleichzeitig am selben Ort sahen. An der Nordseite der Schleuse gibt es neben einem Campingplatz einen guten Yachthafen, wo wir die Nacht verbrachten. In einem Kilometer Entfernung gibt es zwei Supermärkte.

Am nächsten Morgen machten wir um 10.00 Uhr die Leinen los und fuhren eine Viertelstunde später in die Kjeldal-Schleuse ein, die mit geöffneten Toren auf uns wartete. Die letzte Schleuse war die Zweikammerschleuse bei Hogga, die wir um 10.40 Uhr erreichten.

Wir legten um 11.15 Uhr nordwestlich der Schleuse an, um zu frühstücken und die Hunde auszuführen. Es sah nach Regen aus und war viel kühler als noch am Vortrag.

Mittags waren wir wieder unterwegs und immer noch

Der Kanal zwischen dem Flåvatn und dem Kviteseid ist an seinem östlichen Ende sehr schmal.



auf dem Kanal, als wir die Victoria auf ihrem Weg nach Skien passierten. Gegen 13.00 Uhr, wir waren gerade mitten auf dem Flåvatn-See, erwischten uns mehrere kurze, heftige Schauer. Die wunderschöne Landschaft mit ihren steilen Hängen wurde immer wilder und bergiger. Der See war recht tief, zwischen 76 und 120 Meter.

Der Kanal zwischen dem Flåvatn und dem Kviteseid ist an seinem östlichen Ende sehr schmal. An einer Stelle war kaum zu erkennen, wie es weiterging.

An der Einfahrt in den Kviteseid-See, wo wir die Nacht verbringen wollten, gibt es zwei Brücken über den Kanal. Die erste ist sehr hoch, aber die zweite, eine Schwenkbrücke, misst gerade einmal 4 m Durchfahrtshöhe. Unsere Höhe beträgt 3,8 m bei gelegtem Mast und ich zögerte, unter der Brücke hindurch zu fahren, zumal sie eine Stunde später öffnen würde. Als wir uns näherten, wartete die Brückenwärterin bereits auf uns. Sie ließ die Schranken herunter und öffnete die Brücke für uns. Danach war es nur noch eine halbstündige Fahrt bis zum Yachthafen in Kviteseid, wo wir bei starkem Seitenwind unter einigen Schwierigkeiten anlegten. Der nächste Morgen begrüßte uns mit viel Sonne, aber auch viel Wind, so dass wir beschlossen, eine Ruhepause einzulegen.

Kviteseid eignet sich hervorragend für einen Zwischenstopp: Die Hafengebühr beträgt ca. 15 Pfund pro Nacht einschließlich Wasser und Strom und es gibt mehrere Geschäfte.

Nach vier Nächten verließen wir Kviteseid und erreichten die Schwenkbrücke um 10.45 Uhr - gerade rechtzeitig, denn die Brücke öffnet morgens nur zwischen 09.00 und 11.00 Uhr. Zunächst dachten wir, der Brückenwärter wäre nach Hause gegangen, aber ein kurzer Stoß ins Schiffshorn brachte ihn zurück und wir passierten unter fröhlichem Winken.

Kurz darauf erreichten wir die Brücke bei Spjotsodd. Hier beginnt ein langer Verbindungskanal, der zum Bandak-See führt. Als wir dort ankamen, hatte der Wind aufgefrischt und das Wasser war recht kabbelig. Trotz Wind und Gischt gestaltete sich die Fahrt über



Dalen, Bandak-See

den Bandak-See problemlos und angenehm. Ross war etwas unruhig und suchte Zuflucht auf Marie-Louises Schoß, aber Sonny war fröhlich und entwickelte langsam Seebeine!

Um 11.45 Uhr waren wir querab von Lardal, das sechs Meilen östlich von Dalen liegt, und wir beschlossen, hier den Rest des Tages und die Nacht zu verbringen. Es war sehr ruhig und wir waren das einzige Schiff dort. Es gab weder Wasser noch Strom, dafür aber auch keine Hafengebühren.

Die Hunde weckten mich um 06.15 Uhr am nächsten Tag, der schön, aber mit gerade einmal 8° C auch kühl begann. Das Echolot benahm sich seltsam, was, wie ich später herausfand, an der Wassertiefe im Bandak-See lag, die bis zu 325 Meter beträgt, was bisweilen die Betriebsparameter unseres Tiefenmessers überschritt. Wir motorten den Bandak langsam mit rund 5 Knoten entlang und genossen das Wetter und die Aussicht. Nach einer guten Stunde erreichten wir

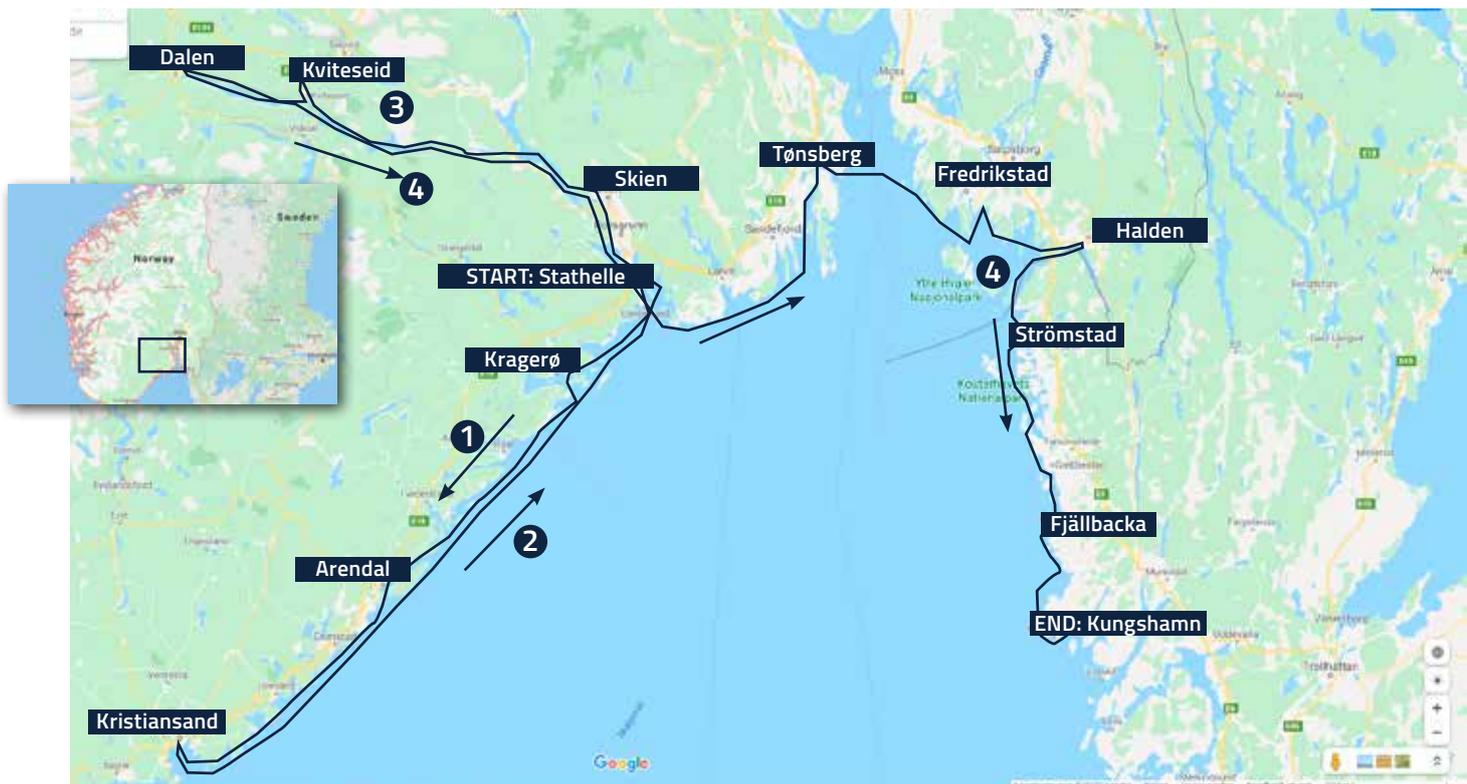


Der Norsjøs-See, der uns an die größeren Lochs in den schottischen Highlands erinnerte.

Dalen.

In Dalen gibt es Liegeplätze für ca. sechs große und mehrere kleinere Boote, stabile Pontons und Klampen, Wasser und Strom - und all das für nur 100 norwegische Kronen pro Nacht (ohne Strom sind es sogar nur 70 Kronen). Interessanterweise zahlen Wohnmobilmfahrer auf dem benachbarten Campingplatz, der zum selben Betreiber gehört, 300 Kronen (250 Kronen ohne Strom).

In den nächsten Tagen warteten wir auf die Ankunft zweier Enkel und nutzen die Zeit, um ein paar Küstenwege in der Gegend zu erkunden. Sie führten uns entlang phantastischer Aussichtspunkte und wir genossen das Farbenspiel und die wilden Blumen. Die Flüsse und Bäche aus den Bergen fließen schnell. Das erklärte die Strömung talwärts in den Seen und Kanälen sowie den Abfall der Wassertemperatur von anfangs 20°C auf 8°C in Dalen. Mit unseren beiden



Enkeln an Bord verlief die Rückfahrt zügig und wir erreichten Stathelle in drei Tagen. Wir machten in dem hübschen Städtchen Brevik fest und erkundeten anschließend eine herrliche Bucht auf der Insel Håøya, die ihrem Namen „Paradisebukta“ alle Ehren machte und die unsere Enkel zum Baden verlockte.

Später, als das Wetter wieder wechselhafter wurde, fuhren wir mit der Marylla von Stathelle nach Stavern und von dort nach Tønsberg mit seinem interessanten Freilichtmuseum. Nach ein paar Tagen, in denen wir auf besseres Wetter warteten, querten wir den unteren Teil des Oslofjords mit Kurs auf die bekannte, entzückende Insel Hankø, die unter norwegischen Seglern beliebt ist. Die Saison neigte sich dem Ende zu, so dass nur ein paar Schiffe im Hafen lagen. Die Weiterfahrt nach Fredrikstad verlief angenehm und führte uns zwischen vielen Inseln hindurch und schließlich über einen Kanal bis zur modernen Stadtmitte, wo wir einfach an der ersten Brücke festmachten. Die kleinen Fähren verursachen in der Stadt recht viel Wellenschlag. Wieder einmal zwang uns das schlechte Wetter zu einer mehrtägigen Pause, in der wir die alte Festungsstadt mit der Fähre erkundeten. Drei Freunde besuchten uns und gemeinsam fuhren wir nach Halden. Wir verbrachten einen wundervollen Tag mit einem kleinen Zwischenstopp im Yachthafen von Endholm. In Halden gibt es einen netten Hafen, umgeben von Restaurants am Fuße eines Hügels, auf dem ein Schloss thronet. Der Regen hielt uns nicht von einem Rundgang ab, der uns entlang des Haldenkanals führte, der gerade geschlossen worden war.

Von Halden fuhren wir weiter nach Strömstad auf schwedischer Seite der Grenze, wo sich zahlreiche norwegische Skipper tummelten, die das Wochenende für einen zollfreien Einkauf nutzen. Wir hatten Glück und trafen auf eine andere Linssen Grand Sturdy 410AC, „De Goede Fee“, deren freundliche Schweizer Eigner uns einluden, längsseits zu gehen. Auch der Hafenmeister war sehr hilfsbereit.

Die Sonne schien danach noch weitere zwei Tage, während wir Kurs auf das kleine Städtchen Fjällbacka nahmen, wo Ingrid Bergman ein Sommerhäuschen auf einer der Inseln besessen hat. Es folgte ein weiterer wundervoller Tag auf dem Hamburgsund bevor wir unser neues Winterlager bei West Boat in Kungshamn erreichten, wo die Marylla sicher in der Halle auf all die Abenteuer wartet, die wir 2020 in Schweden gemeinsam erleben werden. Unser Sommer verlief zwar etwas anders als geplant, aber dafür haben wir viele freundliche Norweger kennengelernt, viel von Norwegen gesehen und viele wundervolle Orte entdeckt, die wir ein andermal erkunden wollen.



Vita Nova - Sommertörn auf dem Grevelingenmeer

Text und Fotos: Sven Rehn / Classic Sturdy 360 AC „Vita Nova“

Sommertörn 2020 – Nach dem sehr späten Saisonbeginn wollten wir unseren Sommertörn richtig auskosten. Wir haben neben der Überführung zum neuen Heimathafen dann noch einen Törn zum Grevelingenmeer unternommen und viele schöne Stunden auf dem Wasser erlebt. Ein Törnbericht der zum Nachfahren einlädt, versprochen.

Vor dem Törnspaß hat Neptun, oder war es Poseidon, aber die Arbeit gelegt. Es galt die Vita Nova für den Törn zu proviantieren. Frische Lebensmittel und Getränke wurden kurz vor dem Törnbeginn gebunkert. 370 Liter Wasser in die Tanks gepumpt, damit unterwegs der Abwasch und auch ein paar Mal duschen drin sind. In den beiden Dieseltanks fehlten jeweils ca. 75-80 Liter. Die würden wir unterwegs wieder komplett füllen.

Wir haben schon länger mit neuen Bordstühlen geliebäugelt. Und der Zeitpunkt war gerade passend, so dass wir noch schnell zur Kampeer Oase nach Elst gefahren sind, um uns neue Sitzgelegenheiten für die Plicht zu besorgen. Wir haben uns für die Crespo Air Deluxe entschieden.

Aktuelles digitales Kartenmaterial haben wir, zur Ausfallsicherheit, auf vier Geräten (iPad Air2, iPad Pro, 2x iPhone) dabei. Wie wichtig das Kartenmaterial unterwegs noch sein würde, haben wir zum

Törnbeginn noch nicht geahnt. Uns begleitet die Software von Navionics „Boating“ schon viele Jahre. Wir wissen den Funktionsumfang, die täglichen Updates und die Community Edits sehr zu schätzen. Einen Artikel darüber haben wir auch schon geschrieben.

Törntag 1:

Abgelegt im Heimathafen t Loo in Linden haben wir um 7:30 Uhr am 19.06.2020. Wir wollten neue Häfen und das Grevelingenmeer kennenlernen. Wir sind die sogenannten „frühen Vögel“. Wir lieben es zeitig unterwegs zu sein. Die Wasserstraßen sind wunderbar leer und wir können einige Zeit die Stille und die Natur für uns alleine genießen.

Gemütlich und leise drückt uns der Volvo Penta durch die Kraaijenbergse Plassen Richtung Maas. Wir biegen Backbord bei Kilometer 167 auf die Maas ab. Die Maas in diesem Bereich kennen wir schon gut von unserem Törn Roermond – Biesbosch. Die

Flusskilometer 167 bis 176 sind kurzweilig und die Freude auf den Törn groß. Bei KM 176 kommen wir zur ersten Schleuse des Tages. Schleuse Grave. Diese ist über Funk VHF 20 oder per Telefon unter der 0031-88 797 4142 zu erreichen. Kurz vor dem Schleusenhafen melden wir uns ordentlich an. Durch eine schlechte Sprachqualität war kein Austausch möglich. Wir legen am Sportbootsteiger im Vorhafen an und warten.

Ein Berufer kommt aus der Schleuse. Ampel ist und bleibt rot, Schleusentor geht wieder zu. Nach nochmaliger Anfrage bei der Schleuse war die Verständigung besser. Im Unterwasser knubbeln sich die Berufer, daher eine schnelle Leerschleusung. Nach 1,5 Stunden haben wir mit der Vita Nova die Schleuse im Unterwasser verlassen. Jetzt haben wir ein paar Kilometer freie Fahrt und genießen die Maas und die darum liegende Natur. Immer wieder war unsere Aufmerksamkeit gefordert, wenn wir eine der vielen Fährn passiert haben. Es kann einem schon manchmal so vorkommen, als ob die Fährn warten, bis man nah genug dran ist, um dann abzulegen. – Egal – würde der Wendler sagen.

Wir passieren Niftrik und Gouden Ham in Maasbommel und melden uns kurz vor dem Schleusenvorhafen der Prinses Maximasluis (Funk VHF 22 oder Telefon 0031-88 7944135) bei Flusskilometer 200 zur Talschleusung an. Es kommt ein Berufer raus und wir können ohne Wartezeit direkt einfahren. Läuft.

Jetzt haben wir nur noch ca. vier Kilometer bis zum Anleger in Lithse Ham im Yachthafen. Angelegt haben wir am Meldesteiger und haben dann die Vita Nova noch in die Box 46 verholt. Entspannter kurzweiliger Tagestörn.

Jetzt darf der Bordhund raus und im Anschluss gibt es etwas zu Essen für die Crew.

Wir haben für eine Übernachtung (11 m x 3,6 m Bootsgröße) 18,45€ bezahlt.



Statistik:

Gefahrene KM 42 | Schleusen 2 | Motorstunden 4

Törntag 2:

Was für ein Tag – erlebnisreicher als gedacht. Abgelegt um 7:30 Uhr im „Jachthaven Lithse Ham“. Für eine Übernachtung ist der Hafen OK. Mehr muss nicht sein. Obwohl der Hafen schön gelegen ist, kommt kein richtiges Flair auf. Er wirkt, trotz einiger Boote an den Stegen, halb tot.

Geplant war heute eine Strecke von ca. 47 Kilometern und ein schöner Anleger in Aakvlaai oder Biesbosch. Die Fahrt über die Maas zur Amer war bis auf ein paar Fährnbegegnungen wieder recht entspannt und kurzweilig. Da wir gut durchgekommen sind, haben wir uns auf einen frühen Anleger gefreut. Wir kennen das Revier (Biesbosch / Aakvlaai) aus 2016. 2016 hatten wir hier einen Jahresliegeplatz. Es muss an den Umständen (Corona, Wetter,...) gelegen haben. Es war nochmal deutlich voller als sonst schon. Kein geeigneter Liegeplatz für die Vita Nova mehr in Aakvlaai zu bekommen. Die schönsten Steganlagen sind gar nicht mehr vorhanden, was die Anzahl der Anlegemöglichkeiten zudem nochmals stark dezimiert.

Also wieder raus aus Aakvlaai und rein in den Biesbosch. Hier kennen wir auch 2-3 tolle





Jachthaven Biesbosch, Drimmelen

Anlegestellen. Wie sollte es auch anders sein, auch diese waren alle belegt. Ein Ausflugsdampfer folgte uns im Kielwasser. An einer geeigneten Stelle haben wir diesen passieren lassen. Der Tiefgang der Vita Nova (1,10 m) ist für den Biesbosch hart an der Grenze. Der Revierkundige weiß... dass es sich um ein Süßwassergezeitenrevier handelt. 20-30 cm Pegelunterschied sind hier normal. Wenn man dann noch in Fahrt 40 cm ! (0,4 m) Wasser unterm Kiel hat, sollte man das Revier und seine Eigenheiten kennen! Dank unserer, wenn auch alten Revierkenntnisse und top aktuellen Karten von Navionics sind wir ohne Aufsitzen durch den kompletten Biesbosch gekommen. Wie zu Beginn des Törnberichtes schon erwähnt, mit Karten, die nicht top aktuell sind, kann es im Biesbosch Probleme geben! Wir sind froh, dass wir durch die täglichen Updates mit Sonarcharts durch Navionics sicher sind! Da wir nicht den Anker werfen wollten, haben wir uns dazu entschlossen, komplett den Biesbosch zu durchfahren, am Hollandsch Diep auf die Amer an Backbord einzubiegen und unseren Heimathafen aus 2016 anzulaufen. Die Fahrt durch Aakvlaai und Biesbosch hat die geplante Etappe um 27 Kilometer und drei Fahrstunden verlängert. Manchmal lohnt es sich noch früher abzulegen.

14:10 Uhr angelegt im „Jachthaven Biesbosch Drimmelen“, Stegnachbarn haben uns beim Anlegen geholfen. Gastfreundlich und gut organisiert war der Hafen schon 2016.

Jetzt darf als erstes der Bordhund das Beinchen heben und die Crew erledigt dann die Formalitäten im für uns neuen Havenkantoor.

Wir haben für eine Übernachtung (11 m x 3,6 m Bootsgröße) 26,00€ bezahlt.

Statistik:

Gefahrene KM 76 | Schleusen: 0 | Motorstunden 7,5

Törntag 3:

Gestern wurden wir im JH Biesbosch noch mit einem tollen Sonnenuntergang verwöhnt. Die Nacht war ruhig und wir konnten mit dem Sonnenaufgang über dem Biesbosch die Leinen loswerfen. Über die Amer zum Hollandsch Diep unter die Moerdijk-Brücken durch nach Willemstad sind wir gefahren. Das Hollandsch Diep trennt Nord-Brabant von Südholland und ist ca. zwei Kilometer breit. Einige Berufer waren unterwegs, aber durch die Weite des Hollandsch Diep ist das Fahren sehr entspannt. Zumal dort auch noch zwei mehr als großzügige Sportbootfahrwasser vorhanden sind.

Entspannte Fahrt heute. Von 7:35 Uhr bis 10:10 Uhr waren wir unterwegs. Knappe 30 Kilometer. Wir liegen jetzt gut im „Jachthaven de Batterij“ an Steg G-14, den wir gestern telefonisch schon reserviert hatten. Das hat wunderbar geklappt.

Wir haben das Administrative im Hafen erledigt und genießen jetzt den Rest vom Tag. Bilder von

Willemstad sind aber trotzdem entstanden. Wir haben einige Tipps bekommen, dass wir auf unsere Fahrt doch unbedingt in Willemstad anlegen sollen. Die Tipps waren echt gut. Willemstad ist schön und lädt zum Schlendern und Verweilen ein. Vom Yachthafen aus ist man in unter 10 Minuten in der Stadt. Liegt man im Stadthafen, dann braucht es nur fünf Schritte bis zur Promenade mit Läden und einigen Restaurants. Wir sind einmal komplett um die Stadt gegangen (3,4 km) und haben uns dann in einem Restaurant am Stadthafen niedergelassen. Der Stadthafen scheint ein sehr beliebter Treffpunkt zu sein. Viele Motorradfahrer hatten dort Ihre Motorräder abgestellt um sich auf ihrer Tour dort ebenfalls zu stärken.

Wir haben für eine Übernachtung (11 m x 3,6 m Bootsgröße) 25,29€ bezahlt.

Statistik:

Gefahrene KM 15 | Schleusen: 0 | Motorstunden: 2,6

Törntag 4:

Willemstad -> Bruinisse

Kurz nach 7:00 Uhr haben wir die Leinen im Yachthafen de Batterij losgeworfen. Wir wollten wieder früh los um gut durch die Schleusen zu kommen. Alle drei Schleusen haben spezielle Sportbootschleusen. Anmelden per Funk hat super funktioniert.

Vor der Volkeraksluis haben wir die Linssen Grand Sturdy 460 – Quincy getroffen. Da unser Tagesziel identisch war haben wir beschlossen zusammen zu fahren.

Der kurze Schlag von Willemstad über das Hollandsch Diep ging schnell und unkompliziert. 20 Minuten Wartezeit vor der Volkeraksluis.

Die Schleusungen (alle drei!) gingen spielend von der Hand und waren dank geringem Hub auch immer in 15 Minuten (reine Schleusenzeit) erledigt. Von Willemstad kommend wird in der Volkerak und Krammersluis runter geschleust und die Grevelingensluis geht dann zu Berg.

Die Fahrt im Volkerak war entspannt und war vergleichbar mit dem Teil des IJsselmeers vor Lemmer. Viele Windräder und viel Wasser, wunderbar.

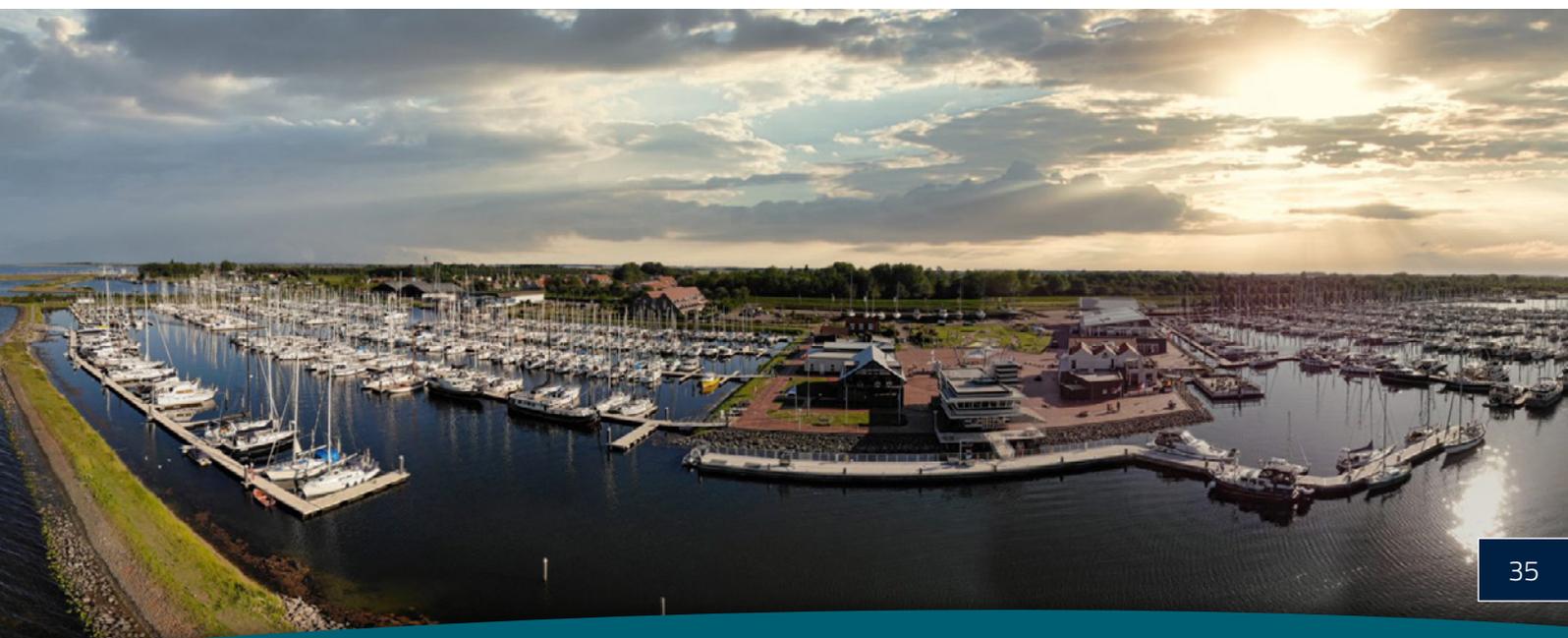
Die Fahrwasser sind so breit, dass Berufer und Freizeitskipper sich nicht in die Quere kommen. Klasse! Wir hatten auch Glück mit dem Wetter. Das Wasser und der Himmel strahlen blau um die Wette. Wirklich schön

Einen Schreckmoment hatte die Crew der Quincy. Ein „OK Stahlverdränger“ hat die Quincy so extrem geschnitten, dass diese ohne volles Aufstoppen, in das Heck des Verdrängers gerauscht wäre. Völlig unbeeindruckt vom Hupen und dem Fast-Zusammenstoß zog der „OK Stahlverdränger“ weiter seine Bahn. Unfassbar und wirklich eine knappe Angelegenheit. Falls Euch dieser Verdränger begegnet, seid sehr umsichtig!

In der Krammer- und Grevelingensluis wurde es dann etwas voller, 7-10 Boote wurden hier gleichzeitig geschleust. Man merkt sofort, wenn das Schleusentor aufgeht und man Salzwasser unter dem Kiel hat. Der Geruch ist eindeutig.

Nur wenige hundert Meter nach Verlassen der Grevelingensluis biegen wir zusammen mit der Quincy Backbord in den „Jachthaven Bruinisse“ ab. Am

Jachthaven Bruinisse





Grevelingenmeer

Meldesteiger haben beide Linssen einen Platz bekommen und können hier auch über Nacht bleiben.

Zum „Jachthaven Bruinisse“ ist zu sagen, dass dieser wirklich groß und top ausgestattet ist. Ein Gedicht! Das Sanitärgebäude ist neu gebaut und sehr gepflegt. Duschen mit Handwaschbecken und Spiegel und genügend Platz. Hier im Hafen haben wir auch die Vignette zum Anlegen an den freien Liegeplätzen im Grevelingenmeer bekommen (12,50 € pro Woche). Nach dem Törntag 6 findet ihr noch viele Antworten auf Fragen zum Grevelingenmeer selber, die uns während der Fahrt gestellt worden sind.

Da unsere frischen Lebensmittel langsam aufgebraucht sind, haben wir beschlossen den nahegelegenen Albert Heijn mit unseren E-Scootern zu besuchen. Es sind nur 1,8 Kilometer von der Marina aus. Daher sind wir die Strecke zweimal gefahren und haben zusätzlich zu den frischen Lebensmitteln noch 45 Liter Frischwasser gebunkert. Das funktioniert super mit den E-Scooter.

Morgen früh (nicht sooo früh) machen wir die Wasser- und Dieseltanks noch voll. Dann geht es ab auf das Grevelingenmeer. Wir haben für eine Übernachtung (11 m x 3,6 m Bootsgröße) 32,29 € bezahlt.

Statistiken:

Gefahrene KM 29 | Schleusen: 3 | Motorstunden 3,2

Törntag 5:

Wir beginnen den Tag um 8:00 Uhr mit dem Bunkern von Wasser in den Frischwassertanks und verholen die Vita Nova 50 Meter an die Tankstelle, die direkt am Meldesteiger vor dem Hafenbüro liegt. Wir haben zwei Dieseltanks zu je 250 Liter (Summe 500 Liter), geschätzte 200 Liter sind auf unserem Törn bereits verbraucht. Wir sagen dem Hafenmeister „bitte vollmachen“.

Resultat: zweimal übergelaufen, Diesel auf dem Gangway und viele Tücher verbraucht.

Ab heute sind wir eine Woche im Grevelingenmeer. Es ist der größte Binnensalzsee Europas. Erste Anlaufstelle „Dwars in Den Weg“ auf Stampersplaat quasi gegenüber dem Brouwershaven.

Knappe 14 Kilometer vom Yachthafen Bruinisse entfernt und mit die südlichste Anlaufstelle im Grevelingenmeer. Am Steg kann man innen (Klampen) und außen (Holzpfosten) anlegen. Wassertiefe ca. 3 Meter. Steg führt an Land. Also ideal für den Bordhund. Mülleimer sind auch vorhanden. Die Fahrt von Bruinisse nach Dwars in Den Weg war entspannt und hat für ein paar tolle Fotoaufnahmen gesorgt. Die Mavic Air war auch schon wieder in der Luft. Wir genießen den Tag und gucken mal wie lange wir hier bleiben.

Statistik:

Gefahrene KM 8 | Schleusen: 0 | Motorstunden 1,3

Törntag 6:

Die Vita Nova ist weitergezogen. Von „Dwars in Den Weg“ sind wir im Grevelingen-Archipel eingelau- fen. Nur knappe acht Kilometer (durch das sichere Fahrwasser) trennen die beiden Anlegestellen. Unsere Fahrt dauerte daher auch nur ca. 43 Minuten. Wir werden, da wir einen traumhaften Liegeplatz bekommen haben, die drei Tage voll ausnutzen, die wir hier liegen dürfen. Dann geht es ganz in den Westen des Grevelingenmeer. Wir steuern einen der beiden Natur- & Fluchthäfen am Brouwersdam an. Diese liegen in direkter Nähe von Port Zélande und Renesse.

Statistik:

Gefahrene KM 9 | Schleusen: 0 | Motorstunden 0,8

Törntag 7:

Nichts ist so beständig wie das Unbeständige. Und das trifft gerade auf das Wetter besonders zu. Eigentlich wollten wir noch zwei Tage im Archipel liegen. Das angesagte Unwetter hat unsere Pläne dann aber geändert. In einem unbekanntem Revier müssen wir Regen, Gewitter und Windböen bis 50km/h nicht ungeschützt erleben.

Das liebe Wetter.... 28-32 Grad. Sonne satt. Aber wie der Skipper ja weiß... nichts ist für die Ewigkeit – das Wochenende soll Gewitter und ordentlich Wind bringen. In Böen um 50 km/h. Besonders um Scharendijke soll es ordentlich und anhaltend windig sein. Ansonsten wird es auf dem Grevelingenmeer und auch im Hollandsch Diep ordentlich blasen. Bis Dienstag, den 30.06.2020, soll es sehr windig sein.

Wir haben daher etwas umgeplant. Die Vita Nova hat den Archipel verlassen und sich auf den Weg zum



Jachthaven Bruinisse

Brouwersdam / Scharendijke gemacht. Leider waren die beiden Naturstege voll belegt. Sogar Päckchen wurden dort schon gebildet. Auch in dem schön gelegenen „Haven aan de Middelpaalt“ war kein Platz mehr zu bekommen. Schade – um die Location. Die Marina selber ist winzig und lohnt sich kaum, anzulaufen.

Als wir erneut im „Jachthaven Bruinisse“ angelegt haben, ist noch eine große Yacht aus dem Hafen gefahren:

Wir haben für eine Übernachtung erneut (11 m x 3,6 m Bootsgröße) 32,29 € bezahlt.

Statistik:

Gefahrene KM 27 | Schleusen: 0 | Motorstunden 1,9

Törntag 8:

Bruinisse – Heusden

Gestern Abend sind wir noch mit einem schönen Sonnenuntergang verwöhnt worden, den wir gerne mit Euch teilen möchten.

Heusden



Ein paar Infos zum Grevelingenmeer:

Während unseres Törns zum Grevelingen (so nennen die Jahresgäste dort das Grevelingenmeer) sind uns über verschiedene Kanäle Fragen gestellt worden. Diese möchten wir hier zusammenfassend beantworten.

Das Grevelingenmeer ist der größte Binnensalzsee Europas. Der Salzgehalt liegt sehr nahe an dem der Nordsee. Gezeiten (Ebbe/Flut) gibt es im Grevelingenmeer nicht. Durch die Abschottung mit der Grevelingen Schleuse und dem Brouwersdam ist ein See entstanden, der den Gezeiten trotzt.

Für das Grevelingenmeer muss in einem der dortigen Häfen eine Vignette gekauft werden, wenn man an einem der zahlreichen freien Naturliegeplätzen festmachen möchte. Es gibt zwei unterschiedliche Vignetten: eine Wochenvignette (Stand Juni 2020 kostet diese 12,50 €) und eine Jahresvignette (Stand Juni 2020 kostet diese 49,00 €). Beim Kauf der Jahresvignette bekommt man eine Fahne dazu. Diese kommt das Jahr über an den Mast und zeigt so den Kontrolleuren schon aus der Ferne, dass man im Besitz der Vignette ist. Die Wochenvignette sollte jederzeit zugänglich sein. Wir haben an jedem Tag eine Kontrolle der Liegeplätze mitbekommen.

Vignette für eine Woche für das Grevelingenmeer
Die Regeln zum freien Liegen im Grevelingenmeer sind folgende:

Inhaber der Vignette dürfen drei Tage am Stück an einem Liegeplatz bleiben. Müssen dann an einen anderen Liegeplatz wechseln und dürfen fünf Tage lange nicht mehr im Umkreis von 1000 m an den alten Liegeplatz zurück.

Diese Regeln werden kontrolliert. Es werden Bootsname und Ankunft an den Liegeplätzen notiert. Was an Strafe für Missachtung aufgerufen wird, können wir nicht sagen.

An allen von uns besuchten Liegeplätzen waren Mülltonnen aufgestellt, die TÄGLICH geleert oder ausgetauscht wurden. Die Liegeplätze sind in einem tadellosen Zustand. Auf dem Archipel zum Beispiel sind sogar zwei Toiletten.

Das Grevelingenmeer kann mit dem deutschem Sportbootführerschein-Binnen befahren werden.

Salzwasser und das Thema Opferanoden. Vermutlich werden alle Eigner, die nur einen Urlaubstörn ins Grevelingen machen, nicht extra dafür die Opferanoden tauschen. Wir haben das auch nicht

gemacht. Nach Rücksprache mit anderen Eigener, ist dies auch für einen so kurzen Zeitraum wie den Urlaubstörn nicht notwendig. Wir haben drauf vertraut und unseren Magnesiumanoden hat die Woche im Grevelingen auch nicht geschadet.

Da das Grevelingenmeer an vielen Stellen sehr flach ist, sollte man sich innerhalb des Fahrwassers aufhalten. Dieses bringt einen sicher von A nach B. Die tiefste Stelle ist 48 m. Bis auf zwei abgesteckte Schnellfahrstrecken vor Bruinisse und Port Zeeland gilt auf dem kompletten Grevelingenmeer eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h!

Infos von Wikipedia.org – > Grevelingen_(Niederlande)
Der Grevelingen liegt zwischen den Inseln Schouwen-Duiveland (Provinz Zeeland) und Goeree-Overflakkee (Provinz Südholland). An der Westseite, zur Nordsee hin, ist der Grevelingen durch den Brouwersdam, an der Ostseite, zur Oosterschelde hin, durch den Grevelingendam abgeschlossen. Für die Schifffahrt wurde eine Schleuse bei Bruinisse zur Oosterschelde gebaut.

Es entstand so der größte Salzwasserbinnensee Europas mit einer Gesamtfläche von 140 km². Die Wasserfläche beträgt 11.000 Hektar, davon sind 7.000 Hektar über 1,50 Meter tief. Die Länge beträgt 23 km, die Breite 4–10 km. Die größte Tiefe liegt bei 48 m und der Wasserspiegel liegt durchschnittlich 0,20 Meter unter NAP.

Wie überall kann das Wetter recht schnell umschlagen. Da das Grevelingenmeer eine große offene Fläche ist, sind die Winde dort nicht zu unterschätzen. Über die Nordsee kommend können ganz ordentliche Geschwindigkeiten erreicht werden. Die Wellen sind dann auch deutlich zu spüren. Wie in jedem Revier sollte man sich entsprechend vorbereiten und Zeitpuffer an Bord haben.

Wir sind in der Vorsaison (Juni 2020) im Grevelingenmeer gewesen. Nach Gesprächen mit diversen Lokals ist es in der Vorsaison sehr leer. Wir können dies teilweise bestätigen. An allen Liegeplätzen außer ganz im Westen bei Scharendijke haben wir immer einen Liegeplatz an den begehrten freien Anlegern bekommen. Dort allerdings wurden schon in der Vorsaison Päckchen gebildet. Wie sich die Situation zur Hauptsaison und Ferienzeit verändert, können wir nicht sagen.

Die Lokals sagen aber, „wenn in NRW die Sommerferien beginnen, sinkt Zeeland um einen guten Meter ab“.

Heute haben wir, wie geplant, ein bisschen Strecke gemacht. 81,3 Kilometer hat die Vita Nova unter den Kiel genommen. In knappen 8 1/4 Stunden inkl. dreier Schleusen. Grevelingen-, Krammer-, und Volkeraksluis. Abgelegt haben wir mit einem wunderschönen Sonnenaufgang um 6:45 Uhr. Bereits 20 Minuten später haben wir uns an der ersten Schleuse (Grevelingensluis) angemeldet. Die Schleusungen verliefen heute alle drei super unkompliziert und flott.

Wir sind von Bruinisse über Noorder Slaak und Krammer zur Krammer-Sluis gefahren. Fahrdauer ca. 20 Minuten.

Kaum durch die Jachtensluis durch waren wir schon auf Noord-Krammer und bogen Steuerbord auf Zuid-Vlije ab.

Über Volkerak sind wir durch das Fahrwasser Hellegat dann zur Volkerak Jachtensluis gefahren. Entspannte und ruhige zwei Stunden haben wir benötigt.

Raus aufs Hollandsch Diep und die Marina Willemstad Steuerbord passiert. Wie immer hat sich unser frühes Ablegen gelohnt. Wir waren bis auf wenige Ausnahme fast alleine in den Fahrwassern unterwegs. Dann die morgendliche Stimmung und die Weite der Wasserflächen... ein Traum.

An den Moerdijk Brücken waren dann ein paar Berufer. Mehr aber auch nicht.



Erst vor Biesbosch/Aakvlaai und Drimmelen steigt dann die Zahl der Sportboote rapide an. Klar... wir haben Freitagmittag und super Wetter.

Dass sich quasi niemand an die Geschwindigkeitsbegrenzungen hält, Sog und Wellenschlag zu vermeiden eher als eine nicht einzuhaltende Empfehlung verstanden wird, macht uns dann doch etwas ärgerlich. Kopfschüttelnd nehmen wir die Gegebenheiten hin. Was soll man auch anderes machen?

Über die Amer ging es dann für uns weiter auf die Bergsche-Maas.

Egal ob vor Häfen oder Fähren, es wurde geballert mit den Jetskis und Sportbooten, was der Motor hergab. Eine Entwicklung, die uns echt nachdenklich macht. Es sind aber nicht nur die Fahrer von Gleitern, die vielleicht nochmal die Auswirkung auf den Wellenschlag beigebracht bekommen sollten.

Dieser Verdränger ist so über Kilometer gefahren. Dafür fehlt einem wirklich das Verständnis. Kein Berufsschiff, welches uns auf dem ganzen Weg begegnet ist, hat solch eine Heckwelle produziert. Was in den Köpfen der Leute vorgehen muss?

Wir kommen aber mit der ganzen Abwechslung sehr kurzweilig gut voran.

Unser Ziel, die Marina de Wiel in Heusden, erreichen wir bei deutlich über 30 Grad und doch etwas ausgelaut von der gefahrenen Strecke.

Der Anleger in Box G-4 geht dennoch gut von der Hand und wir besuchen das Havenkantoor, um uns nach telefonischer Voranmeldung dann auch persönlich blicken zu lassen.

Wir haben die Strecke deswegen heute zurückgelegt, da wir wie schon in einem anderen Post erwähnt, den Regen und das Gewitter lieber ein Stück im Landesinneren abwettern wollen. Zudem haben wir Heusden noch nie besucht und wollen so einigen Empfehlungen aus unserem Wassersportfreundeskreis folgen.

Vorab müssen wir sagen, dass Heusden ein tolles Städtchen ist. Spaziergänge mit dem Bordhund, Einkaufen in kleinen Handwerksläden und lecker essen gehen. Alles wunderbar. Für diese Aktivitäten bietet sich der kleine Stadthafen von Heusden geradezu an! Übernachten ist hier aber nicht erlaubt. Anlegen, bum-meln, etwas essen oder den Bordhund rauslassen ist aber ohne Probleme möglich.

Nur der „Jachthaven de Wiel“ hat unseren Eindruck getrübt.

Statistik:

Gefahrene KM 82,1 | Schleusen: 3 | Motorstunden 8

Bei dem aufziehenden Gewitter hat es sich förmlich angeboten, die Drohne in die Luft zu schicken. Dabei bin ich leider etwas unaufmerksam gewesen und habe die Drohne nicht vom „Jachthaven de Wiel“, sondern, wie sich beim Landen herausgestellt hat, von einem Privatgrundstück gestartet. Der Besitzer war, zurecht, nicht besonders erfreut. Wir konnten das aber klären und mit einer Entschuldigung war es dann auch getan.

Törntag 9:

Wir legen einen geplanten Hafentag ein. Ein paar Eindrücke vom „Jachthaven de Wiel“ in Heusden: Für uns hat der alte Hafen (unter der weißen Klappbrücke durchfahren) mehr Charme als der neue Hafen. Das mag daran liegen, dass man quasi nichts sieht, wenn man über die Stege geht, weil die riesen Yachten hier so ein Freibord haben, dass man nur vor Lack, Steven



Prinses Maximasluis

oder Badeplattformen guckt. Richtig schöne Yachten hier, gar keine Frage. Von klassisch bis hochmodern. Wie praktisch sie bei über 20m Länge auf einem Törn sind, kann ich nicht beurteilen. Es gibt wenige Häfen die Passantenplätze für Yachten in dieser Größe haben.

Das Hafenumfeld ist sehr gepflegt. Wenn es das Wetter zulässt, drehen wir heute eine Runde durch Heusden. Falls wir eine Chipkarte bekommen, die funktioniert. Die ersten beiden Chipkarten haben uns leider nicht wieder auf den Steg gelassen.

Törntag 10:

„Jachthaven de Wiel“ Heusden - Maasbommel Gouden Ham

Wir haben um 8:00 Uhr im JH De Wiel - Heusden abgelegt. Unser Ziel für heute ist Maasbommel - Gouden Ham. Strecke 38 Kilometer und eine Schleuse. Wetter war bis zum Anlegen in Gouden Ham durchwachsen. Trocken, aber windig und bewölkt.

Die Prinses Maximasluis haben wir in 20 min passiert. Anmeldung über VHF22 hat problemlos geklappt. Wir liegen fast auf den Tag genau (02.07.2015) wieder an dem Liegeplatz, den wir 2015 noch mit unserem Gleiter besucht haben. Schön, wieder hier zu sein. Abends kommt der „Hafenmeister“ rum, um das Liegegeld einzusammeln. In Gouden Ham sind Strom, Toiletten und Duschen an den Liegeplätzen mit Stegen. Wir liegen etwas weiter vorne, weil wir keinen Strom benötigen.

Unsere Solarpaneele liefern auch bei bewölktem Himmel genug Strom, damit wir autark liegen können. Für den Bordhund gibt es nichts Schöneres. Wir liegen hier mit Blick auf die Maas und auf Gouden Ham. Perfekt.



De Gouden Ham

Nach dem Anlegen haben wir unsere E-Scooter ausgepackt und sind einmal um Gouden Ham und zurück gefahren. Schöne Erinnerungen konnten wir so auffrischen.

Wir machen es uns an diesem Liegeplatz gemütlich. Vermutlich legen wir erst Dienstag ab, um die letzte Etappe bis zum Heimathafen zu fahren.

Wir werfen wieder einen Blick unter die Bodenbretter in die Bilge und erledigen direkt ein paar Kleinigkeiten. Kein Motoröl in der Bilge. Seewasserfilter ist sauber. Unsere kleine Plastikschaale unter der Wellenstopfbuchse ist zu 2/3 gefüllt. Normal bei den Betriebsstunden. Wir kippen das Wasser/Fettgemisch in eine Flasche, die wir für „zu entsorgendes Betriebsmittel“ immer an Bord haben. Die Welle bekommt auch wieder eine Umdrehung aus dem Fettbehälter. Passt! Vielleicht hilft die Info... wir leeren die kleine Plastikschaale (da passen 150-180 ml rein) ca. alle 40-50 Betriebsstunden.

Statistik:

Gefahrene KM 38,1 | Schleusen: 1 | Motorstunden 3,7

Törntag 11:

Wir bleiben noch einen Tag in Maasbommel liegen. Uns gefällt es hier sehr gut. Die Nacht kostet für Boote bis 10 Meter 12 € und für Boote ab 10 Meter 17 €. Jeden Abend um ca. 18:00 Uhr kommt jemand zum Kassieren. Zahlungen sind nur per EC-Cash und PIN Eingabe möglich.

Hinten durch sind noch 125 weitere Liegeplätze an Stegen mit Strom und auch Duschen sind vorhanden. Preislich kein Unterschied, aber eben voller. Das Schöne an diesem Liegeplatz ist, dass man einen direkten Blick auf die Maas hat und auch auf Gouden Ham selber. Toll.

Der Wind nimmt am Abend zu und bläst mit deutlich über 50 km/h. Wir haben die Festmacher und Fender super angebracht. Es sind also keine Probleme zu erwarten.

Über den Tag kommen und fahren andere Boote. Einigen haben wir beim Anlegen und anderen beim Ablegen geholfen. Ehrensache.

Törntag 12:

Die letzten beiden Tage haben wir am Natursteg in Maasbommel – Gouden Ham verbracht. Das liebe Wetter sorgt dann wieder dafür, dass wir weiterziehen. Unsere letzte Tagesetappe ist sehr entspannt. Von Maasbommel (Maas Kilometer 192) bis zur Einfahrt nach t Loo in Linden (Maas Kilometer 167) vergehen, trotz Schleuse Grave, nur ca. 2,5 Stunden.

Wir haben das Glück gehabt, mit dem Binnenschiff „Tamaris“ in die Schleuse Grave einfahren zu können. So haben wir die Schleuse, die uns auf dem Hinweg noch gute 1,5 Stunden gekostet hat, in 18 Minuten passiert. Man kann keine zeitliche Angabe machen, was die Schleusenzeiten betrifft. Das zeigt unser „Grave Beispiel“ mal wieder sehr deutlich.

Statistik:

Gefahrene KM 28,6 | Schleusen 1 | Motorstunden 2,5

Statistik für die gesamte Tour

Gefahrene KM: 354,80

Schleusen: 10

Motorstunden: 35,5

Gesamte Fahrzeit: 39 Stunden und 14 Minuten

Weitere Infos:

www.ms-vitanova.de/2020/06/30/logbuch-grevelingermeer/

LINSSEN YACHTS IN ZEELAND

Linssen Yachts gibt es auch in Zeeland. Beim Linssen-Vertriebspartner Jonkers Yachts in Ouddorp finden Sie sowohl neue als auch gebrauchte Linssen-Yachten.



Jonkers Yachts

Kabbelaarsbank 11
NL-3253 ME Ouddorp
Tel. +31(0)111 - 67 33 30
info@jonkers.org
www.jonkers.org

Möchten Sie eine Linssen in Zeeland chartern?

Für einen luxuriösen Bootsurlaub auf dem Wasser ist Linssen Boating Holidays®-Partner Dutch Yacht Rentals in Willemstad der richtige Ansprechpartner.



Dutch Yacht Rentals

Lantaarndijk 6
NL-4797 SP Willemstad
Tel: +31(0)168 - 22 60 04
info@dutchyachtrentals.nl
www.dutchyachtrentals.nl

HERAUSGEBER / PRODUKTION

Linssen Yachts B.V.
Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
Postbus 7172, NL-6050 AD Maasbracht
Tel. +31 (0)475 - 43 99 99
Fax. +31 (0)475 - 43 99 90
info@linssenyachts.com
www.linssenyachts.com

Das Linssen Magazine ist die Hauszeitschrift von Linssen Yachts B.V. Im Mittelpunkt der Berichte stehen die Produkte und die Entwicklungs-, Fertigungs- und Vertriebsinfrastruktur dieser südniederländischen Yachtwerft. Die Zeitschrift wird auf Wunsch allen Kunden und Freunden von Linssen Yachts kostenlos zugesandt. Linssen Magazine erscheint in niederländischer, deutscher, englischer und französischer Sprache.

© COPYRIGHT

Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Die Abbildungen können möglicherweise Funktionen und spezielle Ausstattungsmerkmale zeigen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang der Yachten gehören. Für Rückfragen stehen Ihnen die Werft und Ihre Linssen Yachts-Vertretung zur Verfügung. Die Redaktion des Linssen Magazine ist für den

Inhalt der von Dritten eingesandten Artikel nicht verantwortlich. Bei den Reiseberichten handelt es sich nicht um von der Redaktion empfohlene Unternehmungen, sondern lediglich um objektive Berichte über tatsächlich zurückgelegte Strecken.

Jeder Eigner/Skipper/Kapitän ist ausschließlich selbst für die Auswahl der von ihm angesteuerten Reiseziele oder befahrenen Wasserstraßen, für die gesamte Vorbereitung und für seine Crew verantwortlich. Die Linssen Yachts B.V., ihre Mitarbeiter, die Verfasser(innen) der Artikel und die Redaktion des Linssen Magazine sind in keiner Weise für ein gewähltes Reiseziel verantwortlich.

