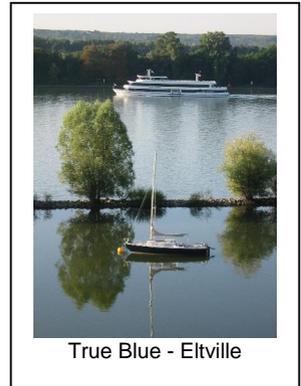




Von Eltville ans Ijsselmeer August 2008

Vor dem Ablegen

Meine Shark True Blue mit der Baunummer 1222 habe ich im Jahr 2007 erworben und mit einem Fünf PS Viertakter von Honda ausgestattet. Sie ist eine Festkielversion und wurde von der Werft Korneuburg im Jahr 1973 gebaut. Der jetzige Heimathafen liegt in Eltville am Rhein. Von dort aus starteten wir auch am Sonntag, den 24. August 2008 unser Vorhaben, ohne den Mast zu legen, Rhein abwärts, teils segelnd, teils unter Motor das Ijsselmeer zu erreichen. Dafür hatten wir eine Woche Zeit eingeplant. Wir das sind Carsten aus Gießen und ich, Dirk früher auch mal aus Gießen und jetzt wohnhaft in Eltville am Rhein. Zusammen haben wir vor Jahren, noch zu Studienzeiten Segel- und Sportbootführerschein erworben.



True Blue - Eltville

Meine Frau Martina, unsere knapp zweijährige Tochter Anna und Carstens Sandra waren so nett, unseren Trip zu genehmigen, wofür ich ihnen an dieser Stelle noch mal danken möchte.

Um mögliche Nachfragen zum Wasserstand des Rheins schon an dieser Stelle zu beantworten, zu Törnbeginn lag er unter Hochwasserstufe 1 (MAINZ/RHEIN, 317.00), so dass die True Blue auch mit stehendem Mast, so war der Plan, unter jeder deutschen und holländischen Rheinbrücke durchpassen sollte.

24. August 2008 - Eltville bis Koblenz – Rheinkilometer 510 bis 591

Wir gingen es entspannt an und begannen unseren Törn erst gegen Mittag, nach Carstens Eintreffen aus Gießen. Während er unser Gepäck zum Anleger der Skipper's school Eltville bei Burg Crass fuhr, ruderte ich rüber zur Shark und machte sie startklar. Wir trafen uns schließlich am Anleger und ich hoffte, dass der Kratzer, den ich beim ersten Anlegemanöver ins Boot fuhr (Erster Fender zu weit achtern angebracht), kein schlechtes Omen für die Reise war. Gegen 12:30 Uhr ging's schließlich los und die vermeintlich landschaftlich aufregendste Etappe lag schon am ersten Tag vor uns. Vorbei



Strömung am Mittelrhein



am Weinprobierstand von Eltville und der Mariannenaue mit Kurs auf Rüdesheim, den



Kaub

Mäuseurm und den Assmannshäuser Höllenberg. Die Strömung auf unserer Seite und Carstens TomTom zum Beweis merken wir bald, dass wir zwischen sechzehn und achtzehn Kilometer über Grund in der Stunde schafften. Trotz unseres späten Starts rückte damit Koblenz als erstes Tagesziel in erreichbare Ferne. Also weiter vorbei an der Pfalz zu Kaub, der Gebirgsstrecke mit der sagenumwobenen Loreley und den zahlreichen, spektakulären Burgen und Schlössern am Mittelrhein. Noch vor Achtzehn Uhr kam schließlich unsere erste Brücke in Sicht, die Festung

Ehrenbreitstein und das deutsche Eck. Der bange Blick nach oben während der Brückendurchfahrt und es passte locker, wie berechnet. Kurz dahinter an steuerbord machten wir in der Rhein-Marina fest und genehmigten uns den ersten Ankerschluck. Die letzte Fähre rüber auf die andere Rheinseite verpassten wir knapp, was unseren Marsch rüber in die Koblenzer Altstadt etwas verlängerte, das sightseeing aber nicht weniger lohnenswert und uns nur noch ein bisschen hungriger machte.

25. August 2008 - Koblenz bis Köln - Rheinkilometer 591 – 687

Nachdem wir vom ersten Tag wussten, wie schnell wir sind und weil das Wetter nicht wirklich einladend war – fieser Nieselregen, der Himmel grau in grau – ließen wir uns mit dem Aufstehen und dem Frühstück viel Zeit. Etwas früher als am Tag davor aber keinesfalls vor zwölf, hieß es Leinen los. Unser realistisches Ziel für diesen Tag hieß Köln. Aber erstmal hatten wir Gelegenheit die immer wieder wechselnde Kulisse entlang der Strecke zu genießen. Wir passierten das nie ans



Koblenz- Deutsches Eck

Netz gegangene Kernkraftwerk Mühlheim-Kärlich und die Stadt Neuwied, wo ich den Zustand des Zementwerk Binnenschiff-Terminals der Firma Dyckerhoff - mein Arbeitgeber – inspizierte. Die Dichte der Industrieanlagen sollte auf unserem Weg noch zunehmen. Das fing mit der Petrochemie südlich von Köln an, aber soweit sind wir noch nicht. Erstmals passierten wir noch die geschichtsträchtigen Reste der Brücke von Remagen, dann südlich von Bonn den Petersberg und die aus den Nibelungen bekannte Drachenburg. Rund um Bonn, besonders in Bad Godesberg fiel uns die erheblich zunehmende Qualität der Bausubstanz auf.



Egal ob kernsanierte Jugendstil oder Gründerzeitvillen oder architektonisch hoch spannende Neubauten, nichts zeugte von Armut der Bauherren. Ob hier wohl die Pensionen diverser gutsituierter Staatssekretäre und Minister aus Bonner Regierungszeiten verbaut wurden? Genug der Spekulationen aber hinter Bonn ließ die Optik der Rheinuferbebauung wieder deutlich nach. Das gilt nicht nur für die bereits angesprochene Industrie- und Gewerbebebauung sondern auch für die

Wohnhäuser. Aber dann kamen die ersten Kölner Rheinbrücken in Sicht. Von unserem Ziel, dem Rheinauhafen des KAMC Köln trennten uns nur noch ein paar Kilometer und die Öffnung der Drehbrücke zum Schokoladenmuseum. Letzteres zeigte sich aber nicht so einfach. Erst einige Telefonate später, um die Zuständigkeitsfrage zu klären, sicherte man uns die Öffnung zu. Und tatsächlich wurde die Brücke nur für uns geöffnet. Der Service schlug sich dann aber auch in den Hafengebühren nieder, den höchsten während des gesamten Törns. Normalerweise lagen sie durchweg um einen Euro pro Meter Schiffslänge, Duschen teilweise on top. In Köln war es beinahe doppelt so teuer. Trotzdem reichte die Reisekasse gerade noch für ein Abendessen im Brauhaus Früh am Dom, ein paar weitere Kölsch in der Südstadt und die Straßenbahnfahrt zurück zum Hafen.



Brücke von Remagen



Rheinauhafen Köln

26. August 2008 - Köln bis Duisburg - Rheinkilometer 687 - 781

Der dritte Morgen und Dirk hing im Essig. Eins der Kölsch musste wohl schlecht gewesen sein. Also genehmigte sich Carsten einen Cappuchino in einem Bistro in der neuen Hafencity, kümmerte sich ums Tanken und sorgte dafür, dass wir pünktlich um zwölf an der Drehbrücke waren. Tagsüber öffnet die Brücke nämlich zu jeder vollen Stunde und zwar ohne Zuständigkeitsdiskussionen. Es folgten weitere, feste Kölner Rheinbrücken und immer wieder der bange, der eigenen Kalkulation misstrauende, Blick nach oben. Aber nicht mal die ca. einen Meter lange, biegsame Funkantenne streifte die Brückenunterseite. Also weiter auf dem Niederrhein, Kurs Düsseldorf, Leverkusen und Duisburg. Hinter Köln wurde die Industriekulisse wieder dichter, unter anderem geprägt durch die Kölner Ford- und die Leverkusener Bayerwerke. Nach Leverkusen wurde es dann aber auch wieder ländlicher und beschaulicher, bevor wir Düsseldorf mit seiner mondänen Promenade und seiner modernen Hafenbebauung erreichten, an deren Konkurrenzprodukt Köln gerade noch arbeitet. Nach Düsseldorf dann echter Niederrhein, Berge oder Hügel Fehlanzeige. Nur noch flaches Land. Und immer mehr Industrieanlagen, je näher wir dem Ruhrgebiet kamen. Zusätzlich zum



fließenden Berufsschiffsverkehr galt es jetzt auf Höhe der Stahlhütten und Zechen auch auf die auf Reede liegenden Schubleichter zu achten, die im Fahrwasser liegend auf Be- oder Entladung warteten.

Ein Telefonat mit dem Hafenmeister des Duisburger Innenhafens machte uns dann klar, dass wir in dieser laut Hafenfürher mit allem Komfort ausgestatteten Marina nicht die Nacht verbringen würden. Meine Berechnung zur Brückenhöhe im zum Hafen führenden Kanal war schlicht falsch, denn ich hatte vergessen, den Pegel der Ruhr abzuziehen, wie es im Hafenfürher geschrieben stand. Zeigte also wieder, wer lesen kann ist eindeutig im Vorteil. Unser Ausweichquartier war der Eisenbahnhafen in Duisburg-Ruhrort, direkt unterhalb eines Kohlekraftwerks. Schimansky lässt grüßen. Der Vereinsvorsitzende und Hafenmeister in Personalunion, ein echtes Ruhrpottoriginal, hatte alles im Griff. Gerade mit der Planung eines Vereinsausflugs beschäftigt, bat er uns vor Durchführung der Anmeldeformalitäten erst mal ein „Pilsken“ zu genießen. Anschließend delegierte er die meisten Aufgaben gekonnt an diverse, ebenfalls anwesende Vereinsmitglieder. Insgesamt waren die Aufnahme und der Service aber sehr herzlich und es blieben keine Fragen offen. Egal ob die Straßenbahnlinie, mit der wir in die Duisburger



Innenstadt kamen, bis hin zur geschätzten Fahrtzeit oder die Empfehlung des Frühstückskaffees für den nächsten morgen. Den Abend verbrachten wir, nach Straßenbahnfahrt, dann doch noch im Duisburger Innenhafen, einem supermodernen Stadtentwicklungskonzept folgendem Ensemble von Bürogebäuden, Gewerbe- und Gastronomiebetrieben. So chic und durchgestylt passt dieses Strukturwandelprojekt aber, wie ich finde, (noch) überhaupt nicht zum Rest von Duisburg mit seinem Binnenhafen, Zechen- und Hüttencharakter. Wie dem auch sei, wir hatten ein ausgezeichnetes Abendessen und anschließenden Absacker bevor es wieder zurück zum Eisenbahnhafen ging. Am nächsten morgen war der Ton des Vereinsvorsitzenden deutlich kühler und verbindlicher.

Vermutlich hatte er doch mitbekommen wie ich etwas zu laut gescherzt habe über seine Art a la Dackelklubvorsitzender aus der Fernsehserie „Hausmeister Krause“.

27. August 2008 - Duisburg bis Emmerich - Rheinkilometer 781 – 853

Natürlich hielten wir uns an die Empfehlung des Vorsitzenden der Dackelrotte und nahmen unser Frühstück im empfohlenen Tschibo Eckkaffee ein, wo wir am Tisch der Stammkundschaft Platz nehmen durften. Schade dass wir weder Kamera noch Mikro dabei hatten um die Realsatire aufzuzeichnen. Es war wirklich filmreif und hätte jeder



Comedy zur Ehre gereicht. Es war schwer, sich loszureißen aber vor dem Ablegen mussten wir noch zum Ruhrorter Kaufland, um Proviant nachzubunkern. Nach dem Einkauf dann weiter entlang dem Niederrhein. Unser Törn war zwar kaum zwei Wochen



Umfunktioniertes Kernkraftwerk

her als ich diesen Bericht schrieb aber ich konnte mich schon kaum mehr an Highlights dieser Etappe erinnern. Rauchenden Schloten folgten grasende Kühe und sehr viel Gegend. Meinen ehemaligen Kommilitonen Josef, den es in die Nähe von Xanten verschlagen hat, rief ich an, um ihm zu seinem Wohnort und der scheinbar grenzenlosen Ruhe zu gratulieren. Einzig außergewöhnlich entlang der Strecke war der ehemalige „schnelle Brüter“ von Kalkar, heute umfunktioniert zu Kernie's Familienpark. In Wesel funktionierte das Echo mit dem Bürgermeister übrigens nicht.

Unser Etappenziel Emmerich bot schließlich in einer ehemaligen Kiesgrube am Rand der Stadt drei Häfen zur Auswahl. Wir entschieden uns für den mit dem vermeintlich und wie sich herausstellte auch tatsächlich kürzesten Fußweg zur Innenstadt und ansprechend neu gestalteten Promenade. Passend zur Strecke des Tages aßen wir bei einem mittelmäßigen Italiener zu Abend und auch der Versuch es anschließend in einer ganz netten Lounge, sich noch schön zu trinken gelang nur bedingt.

28. August 2008 - Emmerich bis Zutphen - Rheinkilometer 853 - 928

Kurz hinter Emmerich musste die Grenze zu den Niederlanden liegen. Gemerkt haben wir es nur an der veränderten Optik der Rheinkilometerschilder und dem etwas später wechselnden Mobilfunkanbieter. Ansonsten ging es mit der Beschaulichkeit und den grasenden Kühen weiter. Aber an diesem Tag folgten zwei wichtige Verzweigungen.

Bei Pannerdens, Rheinkilometer 868 bogen wir erst in den Pannerdens Kanal und dann, nur 11 km weiter, bei Arnheim noch mal rechts ab in die Gelderse IJssel. Links wäre es dem Neder Rijn und Lek weiter folgend nach Rotterdam und in die Nordsee gegangen. Oder nach einem anderen Abzweig, wie damals für die „Drei Mann in einem Boot“ nach Amsterdam. Aber auch unser Weg entlang der Gelderse IJssel zählt weiter als Rheinarm, was auch an der weiter fortlaufenden Rheinkilometrierung deutlich wurde. Sehr angenehm war der schlagartig nachlassende Berufsschiffsverkehr der natürlich schwerpunktmäßig von und nach Rotterdam verkehrt. Was aber auch auf unserer Route auffiel war der deutlich bessere Service für die umweltfreundlichen Logistiker. Ob es nun die regelmäßig anzutreffenden Bunkerschiffe sind, die nicht nur Treibstoff, sondern wirklich alles was der Binnenschiffer braucht, vorrätig haben oder echte



Ruhigeres Fahrwasser



Passantenhäfen mit Anlegern für die Dickschiffe, in Holland macht dieser Beruf sicher mehr Spaß als in Deutschland.



Kühe säumen unseren Weg

Für uns dominierte weiter die Beschaulichkeit. Kühe wechselten sich ab mit neuen und klassischen Windmühlen. Unser Tagesziel sollte Zutphen sein, ein Ort von dem ich vor unserem Tripp noch nie gehört hatte, der uns aber von einem Vereinsmitglied im Emmericher Yachthafen und von unserem Törnführer unbedingt empfohlen wurde. Und unsere Erwartungen wurden nicht enttäuscht. Der Hafen mit seiner Lage direkt vor der vollständig erhaltenen Stadtmauer, einer der schönsten

unserer Tour war schon eine gute Visitenkarte für die Stadt. Hinter der Stadtmauer fanden wir dann bestätigt, wovon der nautische Reiseführer berichtete. Die Hansestadt Zutphen glich mit seinen hunderten alten, toll erhaltenen Kaufmannshäusern mit Kran im Giebel zwar einerseits einem Freilichtmuseum. Andererseits war es aber eine moderne Stadt mit modernen Geschäften und attraktiven Restaurants und Kneipen.



Vispoorthaven Zutphen

29. August 2008 - Zutphen bis Kampen - Rheinkilometer 928 - 996

Bevor es weiterging, beschafften wir in einem der schon beschriebenen Bunkerschiffe,



Hebebrücke Zutphen

die noch fehlende holländische Gastlandflagge. Dann wurde es spannend. Direkt hinter der Hafenausfahrt wartete die erste Hebebrücke mit einer ungehobenen Durchfahrtshöhe von nur ca. 6,5 m. Die Durchfahrtshöhe in gehobenem Zustand konnte uns der Brückenwärter, mit dem wir Funkkontakt aufgenommen hatten, auch nicht sagen, da er die Wassertiefe nicht kannte. Laut unserem Kartenmaterial musste es eigentlich passen, also versuchten wir es mit langsamster Fahrt voraus und auch diesmal wurde unser Mut belohnt. Und um es an dieser Stelle endlich vor-

wegzunehmen, auch alle übrigen festen- und Hebebrücken der Gelderse IJssel konnten dem Mast meiner True Blue nichts anhaben. Die Niederländer haben ihre Brückenhöhen offensichtlich an der Shark Masthöhe ausgerichtet. Weitere erwähnenswerte Städte die wir an diesem Tag passierten bevor wir am frühen Abend Kampen erreichten, waren die Hansestädte Zwolle und Deventer.



Zwischendurch wieder viel flaches Land, Kühe und Windmühlen, ohne irgendwelche Klischees bedienen zu wollen. Auf dem Weg legten wir nur einen Tankstopp in einem Yachthafen in einer weiteren ehemaligen Kies- oder Sandgrube ein. Ach ja Tanken, der Verbrauch meines 5 PS Viertakters lag bei ca. 1,3 - 1,5 l/h. Neben zwei Zwölfiter Honda Tanks waren wir noch mit einem Fünfiter Ersatzkanister ausgestattet, so dass wir während der ganzen Fahrt nur zweimal nachtanken mussten.



Niederlandimpressionen

In Kampen, einer ebenfalls sehr schönen Hansestadt, fanden wir unseren Liegeplatz im Passantenhafen. Den erreichten wir kurz nach der Durchfahrt der Kampener Hebebrücke. Diese letzte Hebebrücke unserer Reise erschien uns mit ihren goldfarbenen Rädern als besonders prächtiges Exemplar ihrer Art. Und nicht nur die Brücke, auch die sanitären Anlagen in unserem Kampener Hafen waren nach den teilweise etwas rustikalen Modellen in den deutschen Rheinhäfen eine Offenbarung. Zwar fanden wir, wie auf der ganzen Strecke, auch hier keine Marmorbäder vor, dafür



Kampen

aber immerhin ein nagelneues Gebäude, in dem neben Duschen und WC auch Hafenmeisterbüro und ein Restaurant untergebracht war. Letztere Versorgungsmöglichkeit nahmen wir aber nicht in Anspruch. Stattdessen war wieder Stadterkundung angesagt. Dadurch, dass freitags die Geschäfte in Holland bis 20:00 Uhr geöffnet haben, war in der Stadt noch richtig was los. Unseren Restauranttipp fürs Abendessen holten wir uns, Carstens Idee, von einem Weinhändler. Der empfahl uns unter anderem den „Bastard“, was sich, politisch korrekt oder nicht, als keine

schlechte Wahl herausstellte.

30. August 2008 - Kampen bis Urk - Rheinkilometer 996 – 1006 (Mündung ins Ketelmeer)

Unser Finale wurde gekrönt von strahlend blauem Himmel und Wind zwischen drei und vier Beaufort aus idealer Richtung, um auf den letzten Kilometern der Gelderse IJssel unter Segel, ohne zu kreuzen, erst das Ketelmeer und dann das endlich das IJsselmeer zu erreichen. Nach über fünfhundert Kilometern in einer Woche hatte ich das Gefühl, das meine Shark und wir es kaum erwarten konnten, zu zeigen was seglerisch in ihr und uns steckt,



Der Autor auf dem IJsselmeer



Urk

wenn sie und wir in freies Gewässer kommen. Am frühen Nachmittag erreichten wir das Fischerdorf Urk, um Krangeliegenheit und Liegemöglichkeit zu erkunden, bis die True Blue wieder abgeholt werden konnte. Nachdem wir uns mit dem Hafenmeister einig waren, der uns im übrigen auch zusicherte, es sei kein Problem, mit dem Bus zum Bahnhof Kampen zu kommen, hieß es noch mal Leinen los zu einem letzten, langen Schlag Richtung Lelystadt und zurück. Unser letztes Abendessen vor der Rückreise genossen wir in einem Fischrestaurant im Hafen, mit Blick auf den Urker Leuchtturm.

Fazit

Alles in Allem ein sehr abwechslungsreicher, schöner und gelungener Törn. Der Mast fiel keiner Brückendurchfahrt zum Opfer und wurde erst in Urk vom Eigner für den Rücktransport gelegt. Der Kratzer am Starttag war also doch kein schlechtes Omen. Die 25 Jahre alte Shark überstand die Reise ohne nennenswerte Schäden und auch der Fünf PS Außenborder meisterte seine Aufgabe ohne Beschwerden (Es ging ja auch nicht gegen den Strom). Das Wetter hätte vielleicht ein bisschen besser sein können aber der letzte Segelsonnentag auf dem Ketel- und dem IJsselmeer entschädigten uns für den Nieselregen in Koblenz und Emmerich.

Die Versprechungen des Urker Hafenmeisters waren dann doch eine Luftnummer. Sonntags fährt in Urk nämlich überhaupt kein Bus. Stattdessen hieß es mit dem Taxi zur nächsten größeren Stadt Emmeloord und erst von dort mit dem Bus statt nach Kampen nach Zwolle um von dort per Bahn über Arnheim zurück nach Deutschland zu kommen. Trotz dieser leichten Wirrungen reichte aber am Ende knapp ein Tag für die Rückreise nach einer Woche für den Hinweg.

Die True Blue ließ ich in Urk, um sie eine Woche später auf dem Trailer zurück zu holen. Wenigstens in Sachen Kran hatte der Hafenmeister keinen Unfug erzählt. Die Arbeiter der ansässigen Werft halfen schnell und unkompliziert, so dass ich samstags gegen Elf schon auf dem Weg und gegen Siebzehn Uhr zurück in Eltville war.

Dirk Hampe, Eltville am Rhein, im Oktober 2008

Literaturhinweise:

Manfred Fenzl, Der Rhein, Edition Maritim, Hamburg, 2005
Manfred Fenzl, Das IJsselmeer, Edition Maritim, Hamburg, 2005
ANWB Wateratlas IJsselmeer 2007/2008
ANWB Wateratlas Gelderse IJssel 2008/2009