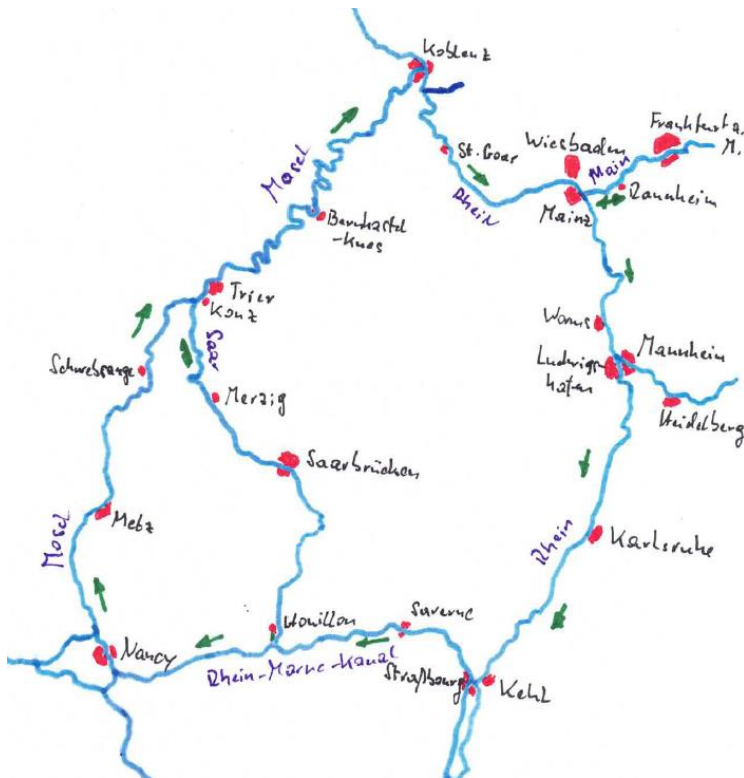


Die große Sauerkrauttour, mal andersherum und mit zwei kleinen Abstechern in die Saar

Vom 13.06.2023 bis zum 29.07.2023 mit der Liberta, unserer Merry Fisher 855

Geplant war die Tour eigentlich schon für 2022; musste dann auf 2023 verschoben werden; und wäre beinahe wieder infrage gestellt worden, weil am Vortag vor der Abfahrt, mehr oder weniger per Zufall die Information eintraf, dass ab dem Folgetag die Schleusen auf Mosel und Saar wegen Wartungsarbeiten geschlossen würden.



So musste die Entscheidung gefällt werden, die Tour in entgegengesetzter Richtung zu fahren, was in dem großzügig gewählten Zeitrahmen ohne Probleme möglich war. Nur der Benzinverbrauch und damit die Gesamtkosten haben sich dadurch erhöht. Andere dadurch gewonnene Effekte, wie zum Beispiel das Befahren der Bootsschleusen auf der Mosel in der Talfahrt oder das frühere Verlassen der französischen Kanäle, im Hinblick auf die zunehmende Verkrautung, waren positiv zu bewerten.

Worms, Rhein, km 434, linkes Flussufer

Nach dem Start in Raunheim.....Abschied von Rhein-Main...



Den ersten Halt in Worms zu buchen, war unkompliziert. Wir hatten dort schon 2021 einmal beim Wiking Worms e. V. festgemacht. Das ist direkt hinter der Nibelungenbrücke die zweite Hafeneinfahrt; ein größerer und auch gewerblich genutzter Hafen.



Auf der Backbordseite ist die Anlage von Wiking die letzte von vier Steganlagen links am Ende des Hafens. Schlüssel werden hinterlegt, wenn niemand vor Ort ist. Das Clubgebäude, direkt oberhalb der Anleger der Halbinsel, beinhaltet die sanitären Anlagen; Wasser und Strom gibt es am Steg. In wenigen Metern Entfernung gibt es auch auf der Halbinsel ein Restaurant und in der anderen Richtung zum Festland hin eine Haltestelle des ÖPNV.



Karlsruhe, Rhein, km 363, rechtes Flussufer

Am rechten Flussufer direkt vor der Brücke der Bundesstraße und der Eisenbahn ist die Zufahrt zum Hafen Maxau mit dem Motorbootclub Karlsruhe angeordnet. Es ist ratsam, die Zufahrt rechtwinklig zwischen den Molen anzusteuern und dabei die Strömung zu beachten. Die kleine Insel sollte in jedem Fall landseitig umfahren werden!



Dahinter öffnet sich der Blick auf eine großzügige Steganlage mit guter Infrastruktur und einer Tankstelle, die wir auch am Abend genutzt haben. Der neue schwimmende Container bietet sehr gute sanitäre Anlagen.

Näher als der Stadtkern von Karlsruhe ist das Einkaufszentrum von Maximiliansau, auf dem anderen Flussufer gelegen und gut zu Fuß zu erreichen.

Kehl, Rhein, km 293,5, rechtes Flussufer -- Straßburg

Bevor wir den letzten Hafen am Rhein erreichen konnten, waren natürlich die beiden großen Rheinschleusen Iffezheim und Gamsheim zu überwinden, wobei die Schleusungen in beiden Fällen sehr entspannt vonstattengingen. Anzumerken ist an dieser Stelle, dass die Schleuse Iffezheim, schon seit geraumer Zeit, über den UKW-Kanal 04 zu erreichen ist.

Weitere Informationen zu den beiden Schleusen sind unter dem Kapitel „Schleusen“ zu finden.

Die Zufahrt zum Hafen des Nautic-Clubs Kehl ist bei Bergfahrt direkt vor der Eisenbahnbrücke links gelegen. Die Zufahrt ist schmal und der Hafen auch recht eng. Im vorderen Bereich ist landseitig die Tankstelle gelegen. Für die sanitären Anlagen wurde ein neuer Container installiert.

In 2023 war für die Reservierung, Tankstelle und das Restaurant die Inhaberin des Restaurants zuständig. Eine Anmeldung am Vortag ist in jedem Fall zu empfehlen.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass die Entscheidung, in Kehl festzumachen, wesentlich davon beeinflusst wurde, dass die Häfen in Straßburg keine Infrastruktur bieten, jedenfalls keine Sanitäranlagen.

In fußläufiger Entfernung zum Hafen sind der Bahnhof und die Straßenbahnhaltestelle gelegen, von wo aus man mit der Straßenbahn bequem in die Innenstadt von Straßburg gelangen kann. Tickets gibt es direkt an den Haltestellen.



Wer zu diesem Zeitpunkt noch keine Vignette der VNF gelöst hat, kann dies direkt im Büro der VNF im Industriehafen von Straßburg tun. Der Führerschein und die Bootspapiere werden benötigt. Für den mehrstündigen Besuch in Straßburg mit Ausflugs-Schiffahrt, rund um die Altstadt, sprechen die Fotos in der Folge.





Saverne, Rhein-Marne-Kanal, km 269, linkes Flussufer

Bevor man auf den Rhein-Marne-Kanal trifft, ist eine der beiden Schleusen zu überwinden, die die Zufahrt zu den Häfen von Straßburg regeln. Zu empfehlen ist die Nordschleuse; die Anmeldung per Funk ist unkompliziert; der freundliche Schleusenwärter spricht deutsch und der Hub der Schleuse war an diesem Tag unmerklich. Hier beginnt oder endet der Rhein-Marne-Kanal mit dem km 314.

Ab hier beginnen die Geschwindigkeitsbegrenzungen, die eingehalten werden sollten, der Kanal und in der Folge die Kanal-Schleusen, zu denen auch mehr im Kapitel „Schleusen“ zu finden ist.



In Straßburg fährt man noch einmal am Europäischen Parlament vorbei, bevor mit der Ecluse 52 die Bergfahrt beginnt. Das Ziel des frühen Starts an diesem Tag war es auch, nicht in Waltenheim festmachen zu müssen, da dort landseitig keine sanitären Anlagen vorhanden sind.



Nach 20 Kanalschleusen konnten wir etwa um 19.30 Uhr in Saverne festmachen. Die Spannung war am Nachmittag gestiegen, da zweimal die Schleusentore nicht auf Anforderung öffneten und beim zweiten Male die Gefahr bestand, um 19.00 Uhr mit Ende des Betriebs in der Schleuse übernachten zu müssen. Der Dialog mit den freundlichen Angestellten der VNF hat dies verhindert, sodass wir um 19.20 Uhr die letzte Schleuse, Ecluse 32, vor Saverne verlassen konnten.



Saverne bietet im Hafen mehrere Restaurants. Ein sehr gutes Fischrestaurant auf einer alten Péniche, den Blick aufs Schloss gegenüber gerichtet und eine sehr schöne Altstadt mit weiteren Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten. Die sanitären Anlagen im Hafen bleiben dahinter zurück.



Lutzelbourg, Rhein-Marne-Kanal, km 259,5, linkes Flussufer

Von Saverne nach Lutzelbourg sind es nur ca. 10 km zu fahren, doch die erste Schleuse, Ecluse 30-31, noch in Lutzelbourg, bildet eine Herausforderung, wenn man gleichzeitig mit zwei Charterbooten schleust. In der Folge fährt man geruhsam durch den Wald und mit den Schleusen Ecluse 29 bis Ecluse 23 steigt das Gelände stetig an. In Lutzelbourg empfiehlt es sich vor der Ecluse am linken Flussufer festzumachen (somit in Fahrtrichtung rechts). Der Port Aval wird zwar von einer Reihe Dauerlieger genutzt, bietet aber am Kanalufer immer noch Platz zum Festmachen. Wasser und Strom gibt es an Automaten mit Geldeinwurf. Der Hafen/Anleger selbst ist nicht geschlossen und wird auch nicht bewirtschaftet. Das kleine Sanitärgebäude liefert nur warmes Wasser, wenn die Sonne scheint; die Toiletten sind benutzbar.

In Lutzelbourg gibt es oberhalb der Ecluse 22 einen öffentlichen Anleger ohne Infrastruktur und oberhalb der Ecluse 21 den Port Amont, der nur von dem Betreiber einer Charterflotte genutzt wird. Somit ist der einzige empfehlenswerte Anleger der zuvor genannte Port Aval. Auch die Weiterfahrt bis zum nächsten Anleger in Niderviller ist hier nicht zu empfehlen, da die nächste Etappe von dem Schiffsaufzug und den beiden Tunnels geprägt ist.

Niderviller, Rhein-Marne-Kanal, km 245,5, linkes Flussufer

Nach dem Aufstieg über die Schleusen Ecluse 22 bis 18 öffnet sich der großzügige Wartebereich mit Anlegern unterhalb des Schiffshebewerkes Arzviller. Nach kurzer Wartezeit können wir gemeinsam mit dem Charterboot, dem wir seit dem Morgen folgen, in das Bassin einfahren und werden auch sofort die 45 Meter den Berg hochgefahren.



Auch die Einfahrt in den Bereich der Tunnels kann ungehindert stattfinden; die Ampel zeigt „grün“. Vor der Einfahrt in den Tunnel Arzviller wird mittels Kamera die Vignette der VNF gescannt, die am Boot gut sichtbar anzubringen ist.

In den beiden Tunnels herrscht eine strikte reduzierte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 4 km/h und das Gebot, Abstand zu halten. Dem sollte auch unbedingt nachgekommen werden, da es passieren kann, dass vorausfahrende Boote Probleme bekommen können. Die Folge ist dann, dass diese abstoppen, man aufschließt und es schwierig wird, ohne Fahrt die Position zu halten. Die Spuren davon sind beidseitig öfter sichtbar. Die Tunnels sind ausreichend beleuchtet. Trotzdem hat uns unser LED-Scheinwerfer gute Dienste geleistet, da mit einer verbesserten Sicht die Fahrt doch entspannter wird.

Wegen des Scheinwerfers ist es auch zu empfehlen, einen größeren Abstand zum Vorausfahrenden zu halten, um Blendungen zu vermeiden.



Somit wurden die Tunnels Arzviller, 2306 Meter, und Niderviller, 475 Meter, problemlos durchfahren und kurze Zeit später in der Marina Niderviller angelegt. Da es nun in Richtung Nancy zu Tal geht, ist das linke Flussufer jetzt auch wieder in Fahrtrichtung links angeordnet.

Grundsätzlich ist hier anzumerken, dass es empfehlenswert ist, diesen Streckenabschnitt nicht am Wochenende zu fahren, da dann mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, und sich daraus Wartezeiten und auch dichter Verkehr in den Tunnels ergeben kann.





In dem kleinen Hafen ist ein Charterbetrieb angesiedelt. Man kann außen am Kanalufer festmachen. Es gibt einen kleinen Laden, Wasser und Strom, sehr gute sanitäre Anlagen, Waschmaschine und Trockner. Das Ganze wird von der netten Dame in der Capitainerie betreut, die deutsch spricht.

Le Houillon, Saar-Kanal, km 2,5, linkes Flussufer



Am nächsten Morgen fahren wir den Rhein-Marne-Kanal weiter zu Tal in Richtung Nancy, aber ohne Schleusen auf der höchsten Meerhöhe von 267 Metern im Zuge unserer Reise. Bei km 227,5 biegen wir nach Steuerbord in den Saar-Kanal ab, um nach 2,5 km im Hafen Le Houillon festzumachen. Die Hafenanlage ist großzügig angelegt.



Leider ist die Capitainerie nur am Abend ab 18.00 Uhr für eine Stunde besetzt. Erst nach der Anmeldung erhält man den Zugangscode zu den sanitären Anlagen, die in Ordnung sind.

Es gibt dort keine Gastronomie mehr und keinerlei weitere Infrastruktur.

Lagarde, Rhein-Marne-Kanal, km 209, rechtes Flussufer

Nach dem Wiedereinbiegen in den Rhein-Marne-Kanal beginnt bei km 222 mit der Schleuse Ecluse 2 de Réchicourt die Talfahrt Richtung Nancy. Die Schleuse ist die mit der größten Hubhöhe in Frankreich mit 15,40 Metern.



Hier wird auch die Fernbedienung für die weiteren Schleusen bis nach Nancy übergeben.



Die Schleuse Ecluse 1 gibt es nicht mehr und durch die große Hubhöhe ist auch der parallel geführte Schleusenkanal weggefallen. Das bedeutet, es geht nach ca. 2 km mit der Ecluse 7 weiter. Nach der Ecluse 12 erreichen wir den etwas größeren Ort Lagarde, in dem wiederum in einem kleinen Hafen am rechten Flussufer eine Marina mit einem Charterbootverleih betrieben wird. Es ist aber auch möglich, am Kanalufer festzumachen. Es gibt einen kleinen Laden mit allen wichtigen Dingen, Strom und Wasser, gute Sanitäranlagen sowie eine deutschsprachige Capitainerie.



Lagarde war im ersten Weltkrieg ein früher Kriegsschauplatz im Jahre 1915, was uns bewogen hat, hier zwei Nächte zu bleiben und die beiden Soldatenfriedhöfe zu besuchen.

Einville-au-Jard, Rhein-Marne-Kanal, km 190,5, linkes Flussufer

Langsam nähern wir uns der Ebene und die Abstände zwischen den Schleusen werden größer. Wir passieren am nächsten Tag die Ecluse 13 bis zur Ecluse 17 und legen am öffentlichen Anleger in Einville am linken Flussufer an. Der Hafen wird nicht mehr bewirtschaftet; die Kaimauer bietet aber genügend Platz zum Anlegen. Man muss nur achtgeben und darf nicht in dem Bereich anlegen, der für gewerblich genutzte Péniche reserviert ist. Es gibt ordentliche sanitäre Anlagen und Strom und Wasser aus dem Automaten. In geringer Entfernung ist fußläufig ein Lebensmittelgeschäft zu erreichen, in dem es auch die Münzen für die Duschen gibt.

Nancy, Rhein-Marne-Kanal, km 164, linkes Flussufer

Beginnend mit der Ecluse 18 fahren wir am nächsten Morgen weiter zu Tal. Wir passieren den Hafen von Dombasle-sur-Meurthe, der nicht empfehlenswert ist. Ab hier ist an den Flussufern verstärkt Industrie angesiedelt und es gibt auch schon gewerbliche Frachtschifffahrt. Vor Nancy mündet bei km 168,5 der Schleusenkanal auf der Backbordseite in den Rhein-Marne-Kanal ein. Mit Durchqueren der Ecluse 26 sind wir auf dem Niveau von Nancy angekommen und fahren bis zum Stadtzentrum. Von den beiden Hafenbecken am linken Flussufer ist nur das erste, Bassin St-Georges, bewirtschaftet. Das zweite Becken, Bassin Ste Catherine war im Sommer 2023 vollkommen leer. Auch im Bassin St-Georges liegt einiges an Schrott herum und der Hafen ist sehr eng. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an Heinz, der uns beim An- und Ablegen geholfen hat.

Der Hafen wird kommerziell bewirtschaftet; die Herren sprechen fast ausnahmslos deutsch. Die Besonderheit ist, dass die Duschen nur genutzt werden können, wenn das Hafengebäude geöffnet ist. Die Toiletten sind 24/7 geöffnet.



Neben dem Ensemble des Place Stanislas, das in wenigen hundert Metern Entfernung sowohl tagsüber als auch mit der abendlichen Lightshow eine Attraktion ist, bietet Nancy als Wiege des französischen Jugendstils mit einer Reihe von Museen und Gebäuden Eindrücke, die Alleinstellungsmerkmale haben. Auch bei einer Rundfahrt mit der Bimmelbahn kann man weitere wertvolle Eindrücke bekommen. Das Ganze hat uns so beeindruckt, dass wir vier Nächte geblieben sind.

Pont-à-Mousson, Mosel, km 328, rechtes Flussufer

Noch in Nancy müssen wir am Morgen zwei bewegliche Brücken passieren, was im Berufsverkehr etwas dauert. Die Brücken werden in Kombination von einem Brückenwart bedient. Den sich nun anschließenden Kanalabschnitt haben wir sehr stark verkrautet angetroffen. An einer Stelle haben nur der Bootshaken und der Rückwärtsgang geholfen.

Nach dem Durchqueren der Vororte von Nancy endet der Kanal bei km 153,5 mit der Ecluse de jonction. An dieser wird die Fernsteuerung abgegeben.

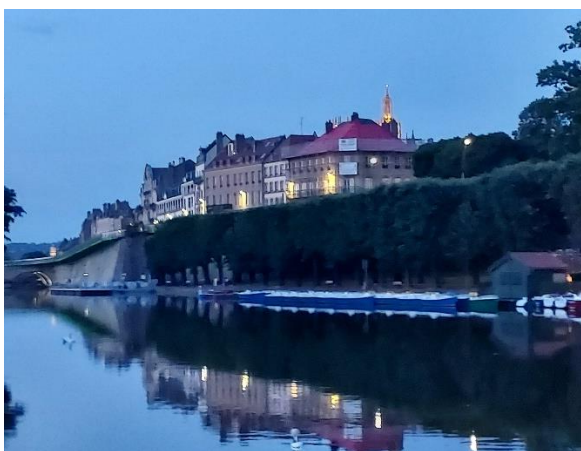
Direkt dahinter schließt sich ein Arm der Mosel an, der auch von der Berufsschifffahrt zum Laden- und Entladen genutzt wird. Direkt unterhalb ist die erste Moselschleuse, die Ecluse Clevant bei km 153 angeordnet, die nun wieder über Funk zu erreichen ist. Diese hat ein großes Becken für die gewerbliche Schifffahrt und parallel eine kleine Schleuse im Péniche-Format für die Freizeitschifffahrt. Direkt dahinter zweigt auf der Backbordseite der Flusslauf der Mosel bergwärts ab. Die Kilometrierung wechselt nun in die Flusskilometer der Mosel und wir befinden uns bei km 346,5. Wir durchqueren die Schleusen Custines und Blénod und erreichen den großzügig angelegten Sportboothafen von Pont-à-Mousson am rechten Flussufer bei km 328.

Der Hafen wird kommerziell geführt, gewährt auch großzügig Wohnmobilen Platz, hat ein Restaurant, sehr schöne sanitäre Anlagen und man kann die Waschmaschine und den Trockner nutzen. Natürlich bieten die Stege den Anschluss an Wasser und Strom.

Der Stadtkern ist zu Fuß zu erreichen, recht attraktiv, aber nicht reizvoll genug für einen längeren Aufenthalt. Zwei Nächte sind wir geblieben, weil wir die Waschmaschine und den Trockner nutzen wollten und wir einen ersten Wettereinbruch mit Regen hatten.

Metz, Mosel, km 298, rechtes Flussufer

Dieser Bereich der Mosel ist dadurch geprägt, dass die Schifffahrt schon wieder auf einem Kanal unterwegs ist. Der Lauf der Mosel mäandert auf der Steuerbordseite parallel dazu in der Tallage. Wir passieren die Schleusen Pagny-sur-Moselle und Ars-sur-Moselle und verlassen den Kanal nach dem km 299, um nach ca. 1 km in einem großen Naturhafen direkt unterhalb der Altstadt von Metz festzumachen.



Der abgeschlossene Hafen Société des Régates Messines bietet neben guten Sanitäreanlagen, Wasser und Strom, den wundervollen Blick auf die Altstadt von Metz. Metz hat ein besonderes Flair.

Insbesondere ist die gotische Kathedrale zu erwähnen, die, als eine der größten und schönsten von ganz Frankreich gilt.

Auch hier waren wir so beeindruckt, dass wir vier Nächte geblieben sind.

Nautic Ham (Thionville), Mosel, km 261,5, rechtes Flussufer

Der neue Hafen Nautic Ham, gelegen zwischen Basse-Ham und Haute-Ham, ist dadurch entstanden, dass man durch Graben eines Kanals zwischen einer Reihe von Kiesgruben und der Mosel eine Verbindung geschaffen hat. Der Gästeanleger ist auch direkt in diesem Verbindungskanal gelegen. Die Anlage ist sehr großzügig angeordnet, was einige Meter Fußweg zu den Sanitäranlagen und zur Gastronomie bedeutet. Von Land aus kann man dann auf der anderen Flussseite das AKW Cattenom sehen. Die Kiesgruben dürften aus den Zeiten des Baus des AKW stammen. Fußläufig ist zudem ein Gewerbegebiet zu erreichen, in dem es Geschäfte für den täglichen Bedarf gibt. Nach Thionville sind es mehrere Kilometer. Positiv ist jedoch anzumerken, dass hier keine Probleme mit Jugendgruppen direkt am Anleger zu erwarten sind, von denen in Thionville immer wieder berichtet wurde. Es war auch bei der Durchfahrt von Thionville kein öffentlicher Anleger mehr erkennbar.

Schwebsange (Schwebsingen), Mosel, km 237,5, linkes Flussufer – Schengen, Remich

Sehr großzügige Hafenanlage auf der Luxemburger Seite gelegen, die in den hinteren Bereichen durchaus teilweise auch etwas enger ist. Es ist ratsam, gegen den Strom außen auf der Mosel unterhalb der Capitainerie zuerst festzumachen und sich einen Liegeplatz zuweisen zu lassen. Achtung, das Flussufer ist dort mit großen Steinen befestigt; die Länge des Anlegers ist begrenzt.

Der Hafen selbst bietet gleich rechts die günstigste Tankstelle auf der gesamten Reise, sehr gute Sanitäranlagen und zwei Restaurants sowie einen Baguette-Automaten. Leider ist die Haltestelle des ÖPNV in 2 km Entfernung im Ort gelegen. Von dort aus sind Ausflüge nach Schengen und Remich möglich. Positiv ist, der ÖPNV in Luxemburg ist kostenlos.



Konz, Mosel, km 200, rechtes Flussufer -- Trier

Kleine, von einem Verein betriebene Hafenanlage, direkt unterhalb der Saarmündung gelegen. Die Voranmeldung ist anzuraten. Schöne Sanitäranlagen, Wasser und Strom am Liegeplatz. Zu empfehlen ist die Gastronomie in wenigen hundert Metern Entfernung am Ufer hinter der Eisenbahnbrücke in Richtung der Saarmündung.

Der Hafen Konz wurde auch angesteuert, um von hier aus mit dem ÖPNV nach Trier zu fahren, was von einer Haltestelle des lokalen Schienenverkehrs in wenigen hundert Metern gut möglich ist. Die Stadtbegehung von Trier und das Fahren mit der lokalen Bimmelbahn sind in jedem Falle zu empfehlen.



Saarburg (Hin- und Rückfahrt), Saar, km 10,5, rechtes Flussufer

Kleine, von einem Verein betriebene Hafenanlage, mit sehr schönen Stegen für Gäste im Bereich der Zufahrt. Kurzer Fußweg in den geschlossenen Bereich der Gastronomie und der Sanitäranlagen in der Hanglage. Die Sanitäranlagen waren in 2023 teilweise in der Überarbeitung; die Gastronomie bietet eine kleine bürgerliche Speisekarte zu sehr freundlichen Preisen.



Zu empfehlen ist der Besuch der Innenstadt von Saarburg mit dem Wasserfall und einem sehr schönen Ambiente zu beiden Seiten auf der anderen Seite des Flusses. Hierfür müssen ca. 2 km Wegstrecke absolviert werden. Auch zu Geschäften auf der gleichen Flussseite, mit dem täglichen Bedarf, ist etwa die gleiche Wegstrecke zurückzulegen.

Da wir die Saar von dieser Seite nur bis Merzig befahren haben, haben wir in Saarburg zweimal angelegt.

Merzig, Saar, km 44, linkes Flusssufer

Großzügig angelegter Hafen mit mehreren Gästeplätzen. Gleichwohl ist die Voranmeldung anzuraten. Geboten werden schöne sanitäre Anlagen, Wasser und Strom. Hervorzuheben ist die Möglichkeit, kostenfrei einen PKW für Besorgungen zu nutzen. Anzumerken ist leider auch, dass die Steganlagen hier und da einer Überarbeitung bedürfen.

Neben privaten Kontakten war das Anlaufen von Merzig getrieben von dem Ziel, die Saarschleife zu durchfahren. Wie schon oft beschrieben, beeindruckt der Blick auf die Saar von oben mehr, als dies beim Durchfahren bemerkt wird. Anzuraten ist, sich den Verkehr auf dem Plotter anzuschauen oder sich via UKW bemerkbar zu machen. Letztlich auf die Fähre bei km 35 achten.



Schweich, Mosel, km 178,5, linkes Flusssufer

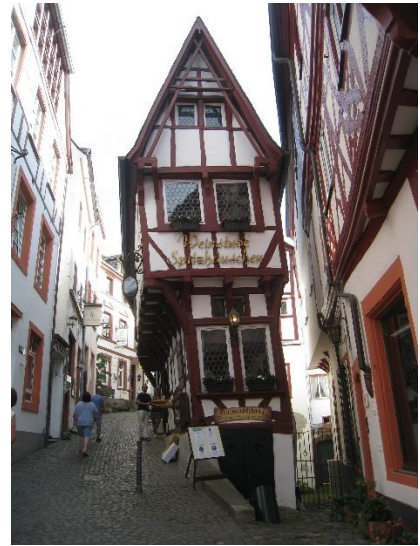
Nachdem wir ein zweites Mal in Saarburg übernachtet haben, verlassen wir die Saar, fahren am Hafen Konz vorbei und auch am Hafen Trier, passieren die erste Bootsschleuse auf der deutschen Mosel und unterqueren eine der ältesten oder auch die älteste Brücke Deutschlands.



Der Hafen Schweich wird offensichtlich von einem Wassersportclub und dem Bootsbauer Kreusch gemeinsam betrieben. Gäste legen an der alten Kaimauer gleich rechts an. Platz bietet der großzügige Hafen in ausreichendem Maße. Mit einem gewissen Retro-Charme sind am Ufer der Mosel die Gastronomie, ein Tretbootverleih und auch die Tankstelle angeordnet.

Bernkastel-Kues, Mosel, km 130,5, linkes Flussufer

Großzügig angelegter Hafen, der offensichtlich sowohl kommunal als auch durch einen Verein betrieben wird. Eine Voranmeldung ist anzuraten; der Liegeplatz wird zugewiesen. Die Sanitäranlagen sind auf einem Ponton angeordnet und in einem guten Zustand. Wasser und Strom sind auf dem Steg installiert.



Für den Weg in den historischen Ortskern auf der anderen Seite der Mosel empfiehlt sich das Fahrrad.

Traben-Trarbach, Mosel, km 104, linkes Flussufer

Großzügig angelegter Hafen, der offensichtlich sowohl kommunal als auch durch zwei Vereine betrieben wird. Eine Voranmeldung ist anzuraten; der Liegeplatz wird zugewiesen. Die Sanitäranlagen sind auf einem Ponton angeordnet. Wasser und Strom sind auf dem Steg installiert. Hervorzuheben ist der kostenfreie Verleih von Fahrrädern, der für den Weg in den historischen Ortskern anzuraten ist.



Senheim-Senhals, Mosel, km 68, rechtes Flussufer

Großzügig angelegter Hafen mit großem Gästeanleger. Gleichwohl ist die Voranmeldung anzuraten. Großzügige sanitäre Anlagen auf dem Festland, da der Hafen zu einem großen Campingplatz gehört, der auf der Halbinsel angeordnet ist. Wasser und Strom sind auf dem Steg installiert.

Treis-Karden, Mosel-Islands, Mosel, km 40,5, rechtes Flussufer – Cochem, Burg Eltz

Der kommerziell betriebene Hafen liegt im unteren Bereich eines Mosel-Altarms und die zugehörige Infrastruktur einschließlich eines Camping-Platzes auf der Insel. Die Voranmeldung mehrere Tage zuvor ist unbedingt anzuraten; der Platz wird vorab zugewiesen. Wenn der Liegeplatz am rechten Flussufer liegt, muss der Weg zu den Sanitäranlagen über die Brücke genommen werden. Alle Anlagen sind in einem guten Zustand; Wasser und Strom gibt es auf dem Steg.

Oberhalb des rechten Flussufers sind mehrere Lebensmittelmärkte angesiedelt, sowie ein Baumarkt und eine Bootswerft.

Via Zug oder Ausflugsdampfer kann man flussaufwärts Cochem erreichen. Cochem verfügt nur über einen kleinen Anleger.



Weiterhin ist die Burg Eltz via Zug und Bus im Rahmen eines Tagesausflugs erreichbar.

Dies hatte uns veranlasst, hier drei Übernachtungen zu schalten.

Winningen, Mosel, km 12, linkes Flussufer

Großzügig angelegter Hafen, gelegen in einem oben geschlossenen Altarm, kommerziell geführt mit angeschlossenem Campingplatz auf der Halbinsel. Sehr gute Ausstattung mit sanitären Anlagen und einem Restaurant an Land und einer Tankstelle. Leider gibt es in der näheren Umgebung keine weitere Infrastruktur mit Geschäften.

Nach der Voranmeldung wird der Liegeplatz vorab zugewiesen.

Das inzwischen schlechter werdende Wetter hat uns hier veranlasst, nicht länger zu bleiben und eine kurzzeitige Aufhellung am Nachmittag für die Weiterfahrt zu nutzen.

Sankt Goar, Funboat Marina, Rhein, km 557, linkes Flusssufer -- Bacherach

Wichtig ist, dass die Bootsschleuse Koblenz, so die vor Ort erhaltenen Aussagen, nicht mehr in Betrieb gehen wird. Abweichend von den anderen Schleusen der Mosel werden hier zwei Großschleusen mit den Abmessungen 70 m und 230 m bei 11,6 m Breite betrieben.

Nach der Voranmeldung via UKW hat der Schleusenwärter auf uns gewartet und wir wurden mit 4 anderen Sportbooten gemeinsam geschleust.

Nach der beeindruckenden Vorbeifahrt im Konvoi am Deutschen Eck war dann Gleitfahrt zu Berg angesagt.

Der Hafen Funboat Marina liegt direkt in Sankt Goar unterhalb der Burg und wurde inzwischen komplett überarbeitet. Nach dem Ausbaggern wurden auch die Steganlagen im Frühsommer 2023 erneuert und vollkommen neue Sanitäreanlagen auf den Pontons installiert. Bei dem begrenzten Platz ist die Voranmeldung unbedingt notwendig. Der Platz wird zugewiesen und es ist rückwärts anzulegen.



Neben dem sehenswerten Ort Sankt Goar bieten hier der ÖPNV auf der Rheinstrecke und die Fähre nach Sankt Goarshausen die Möglichkeiten, sowohl das nahe gelegene Bacherach (oben links) als auch die Loreley auf der anderen Rheinseite zu besuchen.

Rüdesheim, Rhein, km 525, rechtes Flussufer – Bingen

Gleich zu Anfang der nächsten Etappe war dann der schwierigste Abschnitt der Reise zu bewältigen; die Umfahrung der Loreley und die Passage der Engstellen oberhalb. Es ist unbedingt anzuraten, die Signalstellen zu beachten und den Funk zu hören. Dies gilt grundsätzlich für die gesamte Etappe bis Rüdesheim durch das Mittelrheintal, die aufgrund der Strömung in Gleitfahrt genommen werden musste. Der einsetzende Regen hat Fotos von der Pfalz bei Kaub und dem Mäuseturm bei Bingen fast unmöglich gemacht.

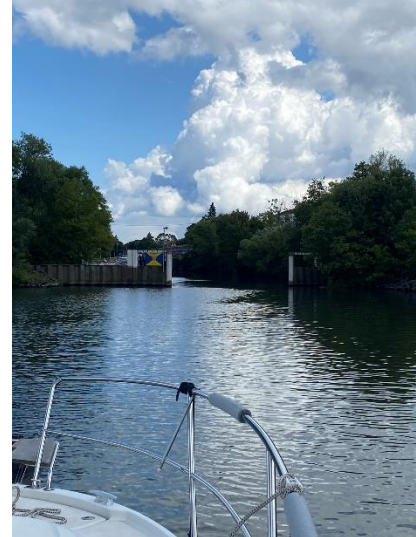
Für den Hafen Rüdesheim ist die Voranmeldung zu empfehlen. Im Juli 2023 konnte man sich einen Platz aussuchen.



Neben dem lokalen Highlight, dem Niederwalddenkmal mit der Germania, die via Sessellift zu erreichen ist, bietet der Ort heute eine fast modern anmutende Drosselgasse mit überraschend guter Gastronomie, dem Rheinufer und dem gesamten Ortskern eine Reihe von Attraktionen. Interessant ist auch die Ruine der im WW2 gesprengten Hindenburgbrücke oder auch ein Besuch via Fähre im gegenüber liegenden Bingen.

Raunheim, Main, km 11,5, linkes Flussufer

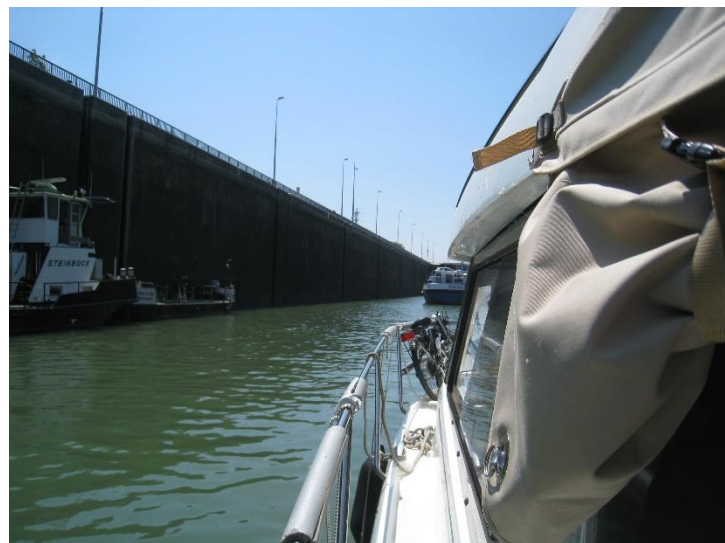
Der Rhein bis zur Schiersteiner Brücke ist wiederum wegen der Strömung mehrheitlich in Gleitfahrt zu nehmen. Vorbei an dem beeindruckenden Mainzer Rheinufer biegen wir bei Rhein-km 297 nach Backbord in den Main ab und genießen sofort wieder die Wartezeit an der Schleuse Kostheim.



Nach dieser geht es in aller Ruhe in Verdrängerfahrt an Hochheim und Rüsselsheim vorbei in unseren Heimathafen des YCU Raunheim bei km 11,5.

Schleusen

Das Befahren der beiden großen Rheinschleusen Iffezheim und Gamsheim war keine größere Herausforderung; die Schleusungen gingen in beiden Fällen aufgrund der Schwimmpoller sehr entspannt vonstatten.



Anzumerken ist, dass die Schleuse Iffezheim schon seit geraumer Zeit über den UKW-Kanal 04 zu erreichen ist, was in allen vorliegenden Karten noch nicht vermerkt war. Beeindruckend sind schon die Abmessungen mit Kammern von 270 m x 24 m bei einem Hub von 10,3 m resp. 10,4 m.

Für die Weiterfahrt nach Frankreich ist festzuhalten, dass die Kommunikation mit dem Schleusenwärter der Nordschleuse in Straßburg absolut entspannt verlief, man sehr zuvorkommend behandelt wird und wir erstaunt waren, als sich das Tor auf der Bergseite öffnete, weil der Hub an diesem Tag fast unmerklich war.

Außerhalb von Rhein und Main gelten auf den Flüssen und Kanälen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Auf den Kanälen in Frankreich sind das für Sportboote unter 20 t 8 km/h und auf den Flüssen 10 km/h. In Deutschland sind dies im freien Lauf der Mosel 30 km/h und auf der Saar 16 km/h. In den Kanalabschnitten gibt es wiederum lokale Begrenzungen, die davon abweichen. Zudem wird für diese Angaben keine Gewähr übernommen.

Für das Befahren des Rhein-Marne-Kanals ist wichtig mitzunehmen, dass es an jeder Schleuse an dem kleinen Gebäude eine Sprechanlage gibt, mittels derer man Störungen oder sonstige Ereignisse anzeigen kann. Man wird auch in deutscher Sprache verstanden. Sämtliche Schleusen des Rhein-Marne-Kanals und auch die teilweise noch bestehenden Bootschleusen im französischen Teil der Mosel verfügen über Abmessungen von 40 m x 6 m, also dem alten Péniche-Format.



Kanalromantik.....



Der Betrieb der Schleusen auf dem Rhein-Marne-Kanal ist auf das Zeitfenster 9.00 bis 19.00 begrenzt. Das kommt dann besonders zum Tragen, wenn, wie auf der Strecke von Straßburg nach Saverne passiert, zweimal die Schleusen wegen technischer Defekte ausgefallen waren und es auch einige Zeit dauerte, bis die Mitarbeiter der VNF vor Ort sind. Diese sprechen zumindest teilweise deutsch, sind in der Regel sehr freundlich und hilfsbereit, verweisen aber auf die Betriebszeiten. Dass wir vor Saverne dann um 19.20 Uhr doch noch die letzte Schleuse passieren konnten, war allein deren Wohlwollen zu verdanken.

Die Schleusen zwischen Straßburg und Arzwiller werden einzeln oder teilweise auch in Gruppen mittels eines Schalters bedient, der über einen Seilzug ausgelöst wird, der wiederum quer über dem Kanal hängt und gut zu erreichen ist. Negativ ist hier anzumerken, dass die Poller oben auf der Kaimauer von unserem Boot aus nicht erreicht werden konnten. Die Leitern sind oft direkt hinter dem unteren Tor angeordnet, sodass zum Festmachen geklettert werden muss und dann zum Auslösen des Schleusenvorgangs an dem Gestänge, das in der Mitte der Schleuse auf der Backbordseite installiert ist, noch einmal.

Nach dem Scheitel, beginnend mit der Ecluse 2 de Réchicourt bei km 222, werden die Schleusen mittels einer Fernsteuerung ausgelöst, die bei zuvor genannter Schleuse ausgehändigt und hinter Nancy an der letzten Kanalschleuse vor der Mosel wieder abgegeben wird.



Für diesen Abschnitt ist auch wichtig anzumerken, dass die mechanische Bedienung des Schleusenvorgangs jetzt fast ausschließlich auf der Steuerbordseite in der Mitte der Schleuse angeordnet ist und



davor und dahinter Poller zum Festmachen sind, was den gesamten Ablauf sehr erleichtert.



Aus einem außergewöhnlichen Grund gab es hierbei einmal eine Wartezeit, als ein kleines Kreuzfahrtschiff, entstanden aus einer alten Péniche, noch in der Schleuse seine Passagiere mit Fahrrädern absetzte.

Was die Passage der Schleusen der Mosel in Frankreich betrifft, ist, dass die Kommunikation mit den Schleusenwärtern nicht immer einfach ist. Diese verstehen wohl Funksprüche, vorgebracht von ausländischen Nutzern, antworten dann aber in französischer Sprache in einer Geschwindigkeit und einer Aussprache, die jedes Verstehen ausschließt. Einmal wurden wir auch schlichtweg vergessen. Irgendwann hat es dann geklappt. Die erste Schleuse unterhalb von Nancy und ab der Schleuse Metz,

flussabwärts, verfügen die Schleusen wieder mehrheitlich über parallel angeordnete Kammern im Péniche-Format, die dann auch zugewiesen werden; die drei Schleusen dazwischen haben jeweils nur ein großes Becken im Format 170 m x 11,6 m. Die Bootsschleuse Thionville ist in Talfahrt auf der Steuerbordseite ein Stück unterhalb der Großschiffahrtsschleuse gelegen und die Zufahrt liegt hinter der Mole, die man schon sehr früh auf der Backbordseite passieren muss.

Mit der Schleusenwärterin der Schleuse Apach, die Luxemburg zuzuordnen ist, kann man sich dann fließend in englischer Sprache verständigen.

Zu den Moselschleusen in Frankreich ist zudem zu erwähnen, dass die Poller in der Schleusenwand mehrheitlich vertikal in sehr großen Abständen angeordnet sind. In Talfahrt kann man dann eine weitere Leine frühzeitig umhängen. In Bergfahrt sollte man mit einem kleineren Boot vor dem Schleusen über eine Leiter oben eine Leine anlegen.

Die deutschen Moselschleusen wurden alle mit parallel angeordneten Bootsschleusen ausgestattet. Diese werden auch alle grundsätzlich betrieben, mit Ausnahme der Schleuse Koblenz, die wohl nicht mehr in Betrieb gehen wird. Es ist jedoch ratsam, vor dem Anlaufen der Bootsschleusen den jeweiligen Schleusenwärter anzurufen, ob denn die Bootsschleuse in Betrieb ist; manchmal ist sie das nicht aus unterschiedlichen Gründen. Zu den Schleusenkammern selbst ist anzumerken, dass zwei Motorboote hineinpassen; man muss sich dann nur verständigen, wer die Schleuse startet.



Zu der Größe der Kammern ist anzumerken, dass diese mit 18 m x 3,3 m genannt wird, aber auch unten real 3,5 m misst. Die Voraussetzung hierbei ist, dass die Kammer keine Schäden aufweist.



Für uns hat das bedeutet, dass wir mit einer Boots-Breite von 3,0 m bequem hineinpassten und es dann keine Probleme mit dem Anlegen gab.

Probleme gab es jedoch zweimal dann, wenn bergseitig Seitenwind anstand. Von Berg kommend, hat man generell die Gelegenheit, bequem an dem Anleger, mehrheitlich auf der Steuerbordseite, anzulegen und die Schleuse anzufordern.

Von Tal kommend als Bergfahrer stellt sich das weitaus schwieriger dar, da es dort in der Regel keinen Anleger für größere Boote gibt. Das bedeutet, dass man sich mit dem Bug nur kurz dem Bedienhebel, mehrheitlich auf der Backbordseite gelegen, nähern kann, eine zweite Person kurz den Bedienhebel ziehen muss und man sich am besten wieder ein Stück zurücktreiben lässt und wartet. Ein Festmachen ist dort oft nicht möglich.



Die Großschiffahrtsschleusen der Mosel in Deutschland haben die gleichen Abmessungen wie in Frankreich mit 170 m x 11,6 m.

Die Schleusen der unteren Saar wiederum wurden im Zuge des Ausbaus der Saar neu dimensioniert und verfügen jeweils über eine Kammer mit den Abmessungen 190 m x 12 m und einer kleineren Kammer mit 40 m x 6,7 m, die dann i. d. R. dem Motorboot auch zugewiesen wird.

Anzahl der gefahrenen Schleusen gesamt: 90.

Tanken

In der Zusammenfassung ist vorab anzumerken, dass wir bei 400 L Tankvolumen zu keiner Zeit Bedenken haben mussten, dass das Benzin ausgeht. Gleichwohl führen wir auf großer Fahrt immer 2 x 20 L Leerkaristen und eine Sackkarre mit.

Wieder vollgetankt wurde in Karlsruhe nach ca. 150 km Fahrt; das meiste in Gleitfahrt. Die Tankstelle im Hafen ist am Abend generell besetzt. (Diesel und Benzin).

Ebenfalls wieder vollgetankt wurde im Hafen in Kehl. Die Tankstelle ist direkt hinter der Zufahrt unterhalb der Gaststätte angeordnet und wird nach Anmeldung selbstbedient.

In Nancy gibt es in weniger als 200 m zum Hafen eine Straßentankstelle. Nur aus Sicherheitsgründen wurden 40 L nachgetankt.

Rentiert hat es sich, auf der Basis der Luxemburger Preise in Schwebsange wieder vollzutanken.

In Schweich und in Winningen wurde dann jeweils der Benzinstand ergänzt. An beiden Orten werden die Tankstellen auf Zuruf den ganzen Tag betrieben.

Was geblieben ist....

...sind die Erinnerungen an eine wunderschöne Reise, die man auch in einem kürzeren Zeitfenster erleben kann, was aber da oder dort sicherlich die Eindrücke schmälert.

Die Höhepunkte waren zweifelsohne die Städte Nancy, Metz, Straßburg und Trier; aber auch die kleineren Orte, wie Saarburg, Bernkastel-Kues, Cochem, Bacharach und Rudesheim haben uns beeindruckt.

Nicht zu vergessen, die Romantik des Rhein-Marne-Kanals, die Saarschleife, die Schönheit der umgebenden Berge der Mosel mit Weinbergen, Schlössern und Ruinen, denen an dieser Stelle noch einmal mit ein paar Fotos Ausdruck verliehen werden soll.





Nicht zuletzt das Mittelrheintal, dessen Eindrücke leider durch das schlechter werdende Wetter etwas getrübt wurden.

Es war eine wunderschöne Reise mit einer Länge von mehr als 900 km, für die wir uns etwa 6 ½ Wochen Zeit genommen hatten.

In früheren Berichten entstand manchmal der Eindruck, der Rhein-Marne-Kanal würde in dem gefahrenen Abschnitt weitab jeder Infrastruktur verlaufen und dies hätte zur Folge, dass Versorgungsengpässe entstehen würden. Ja, es gibt nicht in jedem Hafen ein Lebensmittelgeschäft neben dem Anleger. Mit etwas mehr Vorräten an Bord lassen sich diese Lücken aber problemlos überbrücken.

Bernhard Martin