

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 Rüdeshheimer 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.

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



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

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

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.

