

## Rina Blue Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland



Am 24. September 2009 beziehen wir unser Ferienheim, die Rina Blue. Wir haben uns und dem Schiff ein grosses Ziel gesetzt. In 7 Tagen wollen wir in Marknesse bei Jachtbouw2000 sein. Dort wird die Rina Blue ihr Winterlager beziehen und es wird durch die Werft einiges nach unseren Wünschen angepasst. Leider ist auch ein Fenster undicht, welches bei dieser Gelegenheit korrigiert wird. Wir haben uns mit viel Proviant eingedeckt, so dass wir die geplanten Tagesetappen ohne Einkaufsstopp bewältigen können.

Die Planung mit dem Programm PC Navigo hat ergeben, dass 860 km, 14 Schleusen und 1 Brücke befahren werden müssen. Gemäss Programm ist dafür ein Zeitbedarf von 6,7 Tagen notwendig. Mal sehen, ob das wie geplant klappt.

Nach dem wir den Proviant an Bord verstaut haben, fahren wir in das Städtchen Rheinfelden. und geniessen dort das Nachtessen. Bereits ab 19.30 Uhr wird es dunkel. Zurück am Steg des BCR bekommen wir eine Einladung zu einem Schlummertrunk und etwas „Klöönsnack“ an Bord der ADORNA, bei Walti und Elsbeth Matter. Wir gehen aber bald zu Bett, da wir am Morgen bereits um 7.30 Uhr ablegen wollen.

Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Freitag 25. September 2009



Um 6.45 Uhr stehen wir auf und backen die Gipfeli und Brötli für das Frühstück und Mittagessen. Das Wetter ist nicht so gut wie gedacht. Es hat dichten Hochnebel. Um 7.45 Uhr heisst es „Leinen los“ und die Fahrt den Rhein zu Tal beginnt. Wir haben gehofft, dass wir um 8.00 Uhr schleusen könnten, aber aus dem Funk kommt die Antwort „um 9.20 kann geschleust werden, es hat noch Berufsverkehr“! Das fängt ja gut an. Wenn wir bei jeder Schleuse

solange warten müssen, schaffen wir es nicht vor Sonnenuntergang nach Burkheim, das liegt kurz nach Breisach.

Um 10.40 können wir in Birsfelden die Schleuse passieren. Hier begleiten uns die Piz Boval, ein Tanker der auch zu Tal fährt und ein Kajakfahrer. Dieser hat geplant, nach Mainz zu paddeln. Ein hochgestecktes Ziel. Die Reise durch Basel geht wie „s`Bisiwätter“. Im nu sind wir bei der Schleuse Kembs. Wir melden uns per Funk und der Schleusenwart sagt uns, dass wir Dampf geben sollen, dann nehme er uns noch mit. Das hat sich dann bei jeder Schleuse bis Vogelgrün so durchgezogen. Die Piz Boval und andere Rheinschiffe waren nur unwesentlich schneller von Schleuse zu Schleuse, so dass diese jedes Mal auf uns warten mussten. Da kann man nur den Kapitänen und Schleusenwärter für die Geduld mit uns, danken. Somit hatten wir praktisch keine Wartezeiten an den Schleusen und wir haben die in Augst und Birsfelden verträdelte Zeit wieder aufgeholt. Um 19.00 haben wir in Burkheim festgemacht und den Obolus



von 10.- Euro für die Nacht entrichtet. Wie gestern schon wird es sehr schnell dunkel. Ein feines Nachtessen, Hirschkpfeffer, Spätzli und Rotkraut entschädigt für die anstrengende Tagesetappe.





## Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Samstag, 26. September 2009



Um 6.30 Uhr stehen wir auf und backen unsere Gipfeli und Brötli für den heutigen Tag. Heute wollen wir bis Iffezheim. Die letzte Schleuse im kanalisiertem Rhein. Es ist bereits am Morgen sonnig, kein Nebel und sehr gute Sicht. Optimale Bedingungen zum Reisen. Es begleiten uns Schiffe, die wir schon bei unserer Reise nach Rheinfeldern getroffen haben. Dies sind die Camaro, Nordstern etc. Heute haben die Schiffer und

Schleusenmeister nicht so viel Geduld mit uns. Es hat auch sehr starken Berufsverkehr und so müssen wir als Vergnügungsschiffe hinten anstehen. Ich komme mir aber nicht wie ein „Vergnügungsschiffer“ vor, bei diesen

Arbeitszeiten! Aber wir haben das ja so geplant, also dürfen wir uns nicht beklagen. In Gerstheim haben wir den grössten Stau vor der Schleuse. Oft ist nur eine Kammer in Betrieb, da die zweite in Revision oder kaputt ist. Auch ist nicht so viel Wasser im Rhein, dass Schleusungen von einzelnen Schiffen nicht in Frage kommen. Wir haben jedoch trotzdem Glück. Die Grösse unserer Rina Blue, 11.50m ist optimal, um hinter einem Rheinschiff in der Schleuse Platz zu



finden. Um 18.20 sind wir in der letzten Rheinschleuse, Iffezheim. Zusammen mit der Camaro, einem Schubverband fahren wir in die Schleuse und haben bald unser Tagesziel, erreicht. Vor der Schleuse zu Berg stauen sich die



Frachter in grosser Anzahl. Um 19.00 fahren wir an den weit aus dem Wasser ragenden Bühnen entlang in den Yachthafen Baden-Baden. Die Einfahrt ist nicht mehr extrem tief, aber für unseren 1.10 Tiefgang reicht es noch gut. Zum Nachtessen gibt es Wienerli und eine warme Suppe. Müde, aber zufrieden über das erreichte Tagesziel fallen wir ins Bett.

Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Sonntag, 27. September 2009



6.45 Uhr – Tagwach. Es dämmt leicht und der Blick zu Himmel verspricht, dass es ein wunderschöner Tag wird. Aber jetzt müssen die Brötchen für die heutigen Malzeiten gebacken werden. Die Nacht war sehr ruhig und hier im Hafen des Yachtclub Baden-Baden merkt man nichts vom vielen Berufsverkehr auf dem Rhein. Aber heute ist ja Sonntag und ich erwarte nicht viele Frachter auf dem Bach. Um

7.45 Uhr machen wir die Leinen los und fahren in den Rhein, an den weit herausragenden Buhnen vorbei. Wir erreichen eine beachtliche Geschwindigkeit über Grund von bis zu 18km pro Std. Das geht ja „wie de Blitz“ den Rhein zu Tal. Etwas sorgen macht mir der Nebel, welcher hier über dem Fluss schwebt. Solange es nicht mehr wird, können wir ohne Probleme fahren. Aber mit mehr Nebel würde das zu gefährlich. Nicht nur wegen der Berufsschiffahrt die wir nicht sehen, sondern auch wegen der Buhnen die bis weit ins Fahrwasser zu sehen sind. Aber nach einiger Zeit verflüchtigt sich der graue Schleier und die Sonne wärmt uns auf. Mit dieser Geschwindigkeit könnte man übermütig werden. Ein Frachter fährt langsamer als ich zu Tal, so dass ich ein Überholmanöver riskiere. Mit meinen 2 -3 Km pro Std. schneller, dauert das natürlich seine Zeit. Aber nach ein paar Minuten sind wir vorne und ich gebe ein wenig mehr Gas um



Abstand zu gewinnen. Im engen Fahrwasser kann der Frachter die Kurven des Flusses nicht so schnell befahren wie wir. Bald haben wir einen beachtlichen Abstand gewonnen.

Wie immer gibt es zum Mittagessen einen „Schnäuggi Teller“ und danach einen feinen Kaffee. So erreichen wir heute bereits um 16.30 Mainz. Wir beschliessen, an einem Gästepplatz im Winterhafen anzulegen. Dann haben wir nicht weit in die Altstadt. Den

Hafen kennen wir von einem frühen Besuch.

## Rina Blue

### Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

In der Einfahrt zeigt mein Echolot plötzlich nur noch 0.5m unter dem Kiel an. Ein Gast, der bereits angelegt hat, erklärt uns, dass das nur eine kleine Untiefe sei, und wir sicher anlegen können. Wir werfen ihm eine Leine zu, damit er uns ein wenig in Richtung des Steges ziehen kann. Das klappt aber nicht, da es immer weniger Tiefe im Hafen hat. Also versuche ich rückwärts zu fahren, was aber in der engen Hafeneinfahrt nicht gelingt. Also fahre ich etwas weiter in den Hafen hinein und kann mit Bug und Heckstrahler und Maschinen Unterstützung gerade so noch wenden. Also nichts wie raus aus dem untiefen Hafen. Im Rhein angelangt, sehe ich, dass die Kühltemperatur angestiegen ist. Sofort eine Anlegemöglichkeit finden. Am Steiger der Fahrgastschiffe legen wir an und ich kann die Maschine abstellen. Jetzt den Kühlwasserfilter prüfen. Dieser ist so voll von Seegras, dass ein derart starkes Vakuum vorhanden ist, das ich den Deckel nicht auf kriege. Mit dem Schraubenzieher löse ich die Schlauchverbinder vom Wassereinlass. Es zischt und zieht Luft an. Jetzt kann ich den Deckel wegschrauben und den Filter leeren.

Aber damit ist es noch nicht erledigt. Der ganze Wasserschlauch ist prall voll von Seegras. Wie kriege ich das Gras aus dem Schlauch? Mit einem Stab, den wir als Messlatte für Brückendurchfahrten vorne am Schiff befestigen können, versuche ich das Gras von oben nach unten aus dem Schlauch zu schieben. Das klappt ausgezeichnet. Also alles wieder zusammenschrauben und die Maschine starten. Kontrollieren ob das Kühlwasser wieder fließt. Es kommt Wasser, aber auch wieder Seegras. Also die ganze Schlauchputz - Prozedur wiederholen. Jetzt ist wieder alles frei. Mittlerweile ist es aber bereits fast 18.00 Uhr. Wir müssen vor Eintreffen der Dunkelheit einen genügend tiefen Hafen finden. Wir beschliessen nach Wiesbaden zu fahren und dort zu übernachten. Um 19.30, es ist schon ziemlich dunkel, erreichen wir den Wiesbadener Yachthafen. Nach einem kurzen Kampf mit den Steckdosen, die wollten einfach nicht gehen, geniessen wir ein Nachtessen im Klubhaus.





Montag, 28. September 2009



Im nu ist es wieder Morgen. 6.45 Uhr, Zeit zum aufstehen. Heute führt uns die Reise durch die Bergstrecke, an der Loreley vorbei bis an unser Tagesziel. Wie bereits bekannt backen wir unsere Brötchen jeden Morgen frisch. Das Frühstück stärkt uns für die zum Teil sehr langen Tagesetappen. Die Fendermieze hat seit verlassen der Schleusen Strecke, nicht mehr so viel zu tun. Dafür gibt es um so mehr zu sehen und zu

fotografieren. Auch der Nachschub an Essen und Getränken wird durch sie

erledigt. Der Rheinpegel zeigt hier einen bedrohlichen Tiefstand an. Auch meine Echolot zeigt zwischen durch nur noch 1m unter dem Kiel an. Das bedeutet, dass die Wassertiefe zwischen 2 m und 2.5 m ist. Die Strömung durch das Rheintal ist trotz des niedrigen Wasserstandes beachtlich. Wir fahren mit Geschwindigkeiten von gegen 20 km über Grund. Die Gegend, mit den Burgen und Schlösser, präsentiert sich im



herbstlichen Sonnenlicht von seiner besten Seite. Am späteren Nachmittag

wird aber die Sonne von heranziehenden Wolken verdeckt. Um ca. 16.30 Uhr erreichen wir Oberwinter. Hier haben wir vor Jahren mal übernachtet und im Pfannkuchenschiff gegessen. Wir beschliessen, dass wir 5 km früher als geplant unsere Tagesetappe hier beenden wollen. Hier gibt es auch eine Tankstelle, wo wir den Sprit für den Rest der Reise tanken können. Im Handbuch lesen wir, dass der Hafen gegen den Strom, tief



angefahren wird und wir uns am linken Ufer halten sollen. Also fahren wir den Hafen wie beschrieben an. Immer das Echolot im Blick, fahre ich wie beschrieben Richtung Hafen einfahrt. Plötzlich gibt es einen Ruck, und wir stecken im Schlick fest. Der Kühlwassereinlauf muss wieder verstopft sein, da die Motoren Temperatur wieder ansteigt.

## Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland



Ich versuche noch rückwärts zu fahren. Das Schiff bewegt sich keinen Zentimeter. Auf Grund der angestiegenen Temperatur des Motors muss ich die Maschine abschalten, da sonst etwas kaputt gehen könnte. Wir stecken also fest, was tun. Ich telefoniere dem Hafenmeister, der zwar nicht vor Ort ist, aber trotzdem versucht jemanden zu organisieren der uns weg zieht. Nach dem der

versprochene Rückruf nicht erfolgt ist, verständige ich via Funk die Revierzentrale und erkläre dort unsere Lage. Die Revierzentrale wird die Wasserschutzpolizei (WSP) vorbeisenden, und die Feuerwehr anbieten. Nach einer halben Stunde treffen beide bei uns ein, die Feuerwehr aus Richtung Hafen, die WSP vom Rhein. Über Funk wird die Lage kurz besprochen und dann versucht die WSP mit einer langen Leine unser Schiff zurück in den Rhein zu ziehen. Die Seilübergabe erfolgt durch die Feuerwehr, da die WSP nicht so nahe an unser Schiff fahren kann. Die Leinen werden an beiden Schiffen verzurr und die WSP gibt Stoff. Die



Leine spannt sich und zerreißt mit einem lauten Knall. Das funktioniert also nicht so. Jetzt versucht die „kleine Feuerwehr“ uns aus dem Sumpf zu ziehen. Die Rina Blue bewegt sich aber nicht von der Stelle. Ein Polizist lässt sich von der Feuerwehr zu uns an Bord bringen um das weitere Vorgehen zu besprechen. Wir müssen also die Nacht hier verbringen. Am Morgen wird uns ein Schlepper vom Wasser

und Schifffahrt Amt (WSA), frei schleppen.

Das gibt eine ungemütliche Nacht. Jedes mal wenn ein Rheinfahrer zu Berg oder zu Tal fährt, legt sich unser Schiff bedrohlich auf die eine Seite, um dann schell auf die andere Seite zu kippen. Am schlimmsten ist das bei den Hotelschiffen. Aber wir haben keine Wahl, wir müssen hier ausharren. Das Nachtessen, es sind Ravioli an einer Rahmsauce, schmeckt uns heute nicht besonders. Ich werfe noch den Anker, falls wir plötzlich frei kommen, soll es uns nicht wegschwemmen. Schlafen können wir zwar nicht, aber etwas dösen, bis der nächste Frachter uns durchschüttelt.



## Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Dienstag, 29. September 2009



Es war eine sehr unruhige Nacht. Wir stehen um 7.15 Uhr definitiv auf. Ich kontrolliere zum x-ten Male den Anker. Er liegt jetzt seitlich neben dem Schiff. Gestern habe ich ihn direkt am Bug herunter gelassen. Also hat es uns in der Nacht nicht aus dem Sumpf, sondern weiter hinein geschoben. Jetzt warten wir auf den Schlepper. Auf dem Rhein herrscht Aufregung. Die Wasserschutzpolizei, die Feuerwehr und Hubschrauber fahren

und fliegen den Rhein zu Berg und zu Tal. Über den Funk erfahre ich, dass offensichtlich eine Person mit einer Schwimmweste in den Rhein gefallen ist und jetzt vermisst wird. Um 9.30 Uhr trifft der von uns erwartete Schlepper ein. Er hat eine Arbeitsplattform vorgespannt. Jetzt suchen die Helfer einen Weg zu unserem Schiff, welcher mit dem Schlepper befahren werden kann. Es dauert nicht lange, steht die Arbeitsplattform neben unserem Schiff. Das sieht ja sehr einfach aus.



Die Rina Blue an der Plattform vertäuen und los geht's. Jetzt versucht der Schlepper uns aus dem Schlick zu ziehen und gräbt sich dadurch selber ein.



Mit viel Mühe kann sich der Schlepper wieder befreien. Es wird eine neue Variante besprochen. Jetzt wird die Plattform vom Schlepper abgehängt, und soll selber zu unserem Schiff fahren, dieses vertäuen und dann mit Hilfe des Schleppers das Paket heraus gezogen werden. Aber auch diese Aktion bleibt im Sumpf stecken. Also, wieder eine Besprechung und andere Varianten werden versucht. Jetzt wird starkes

Geschütz aufgeföhren. Zwei Stahlseile werden mittels einer Wurfleine zu uns an Bord gezogen. Diese werden an den Pollern auf der Badeplattform angehängt. Der Schlepper mit der Arbeitsplattform wird im Rhein positioniert. Mit der Seilwinde an Bord der Arbeitsplattform wird an den Seilen gezogen. Ebenso schiebt der Schlepper die Plattform in Richtung Rhein. Jetzt scheint sich unser Schiff langsam zu lösen.



Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

**Hurra!** Wir sind wieder frei. Jetzt bin ich froh, dass ich gestern Abend noch den Kühlwasserfilter und die Schläuche vom Schlamm und Schlick befreit habe.



So kann ich jetzt den Motor starten. Wir kontrollieren, ob das Kühlwasser läuft und alles funktioniert. Wir haben wieder einmal Glück gehabt. Es ist, so wie das aussieht, nichts kaputt gegangen. Aber die Werft muss sicher das Schiff kontrollieren. Wir legen längsseits am Schlepper an und geben unsere Adresse an. Das wird etwas kosten, 4 Mann, 2 Std. plus der Schlepper. Die Rechnung wird uns per Post zugestellt. Wir sind sehr

froh, dass alles so glimpflich abgelaufen ist, bedanken uns nochmals bei den Helfern und setzen unser Reise

Richtung Holland fort. Von jetzt an werden wir jeden Tag beim Zielhafen anrufen und nach den örtlichen Verhältnissen und dem Wasserstand fragen. Das Wetter verschlechtert sich zusehends. Trotzdem fahren wir, solange wir keinen Nebel haben, wie geplant. Durch unser Missgeschick haben wir einen halben Tag verloren, aber wir haben noch genügend Reserve eingeplant. Bald erreichen wir Köln. Die imposanten Bauten, die Brücken, der Dom und der



Verkehr auf dem Wasser sind beeindruckend. Es geht durch das Industriegebiet mit Chemie Fabriken und in der gewohnten Geschwindigkeit in Richtung Düsseldorf. Die Anfrage bei der Hafenmeisterin, ergibt, dass wohl genügend Wasser im Hafen ist. Auch ein Platz in der Größe unseres Schiffes ist frei. Wir beschließen dort unsere Nacht zu verbringen und reservieren den Platz für uns.

In Düsseldorf angelangt fahren wir vorsichtig in den Hafen ein und biegen dann zum Yachthafen ab. Auf Höhe der WSP wird es aber sehr schnell unteuf. Wieder nur 0.5m unter dem Kiel. Ich mache am WSP Schiff an und rufe Frau Gast nochmals an. Sie versichert mir aber, dass ich mit dem Tiefgang von 1.20m [unser Tiefgang ab sofort mit 10 cm Reserve] in den Platz fahren kann. Es klappt tatsächlich, und wenn der Wasserstand nicht zu schnell sinkt, kommen wir morgen auch wieder raus.

Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Mittwoch, 30. September 2009

Um 6.30 stehen wir auf, backen unsere Brötchen und machen alles für die



Abfahrt bereit. Das Wetter ist wieder schlechter geworden, es regnet. Um 8.00 Uhr öffnet das Bunker Boot. Wir fahren also aus dem Jachthafen aus. Zuerst langsam rückwärts, dann vorwärts. Es wirbelt mächtig Dreck vom Grund auf, aber wir kommen gut weg. Wir legen am Bunkerboot an und lassen uns den Tank mit Diesel füllen. Aus den Erfahrungen der letzten Tankstopps schaue ich auf den Tankanzeiger zum kontrollieren

ob der Tank bald voll ist. Wir wollen nicht, dass Diesel in den Hafen ausläuft.

Ich rechne etwa mit 400 Liter. Nach 250 zeigt es aber bereits voll an. Wir lassen es dabei, das reicht längstens bis Marknesse. Im weiteren Tagesverlauf sehe ich, dass der Tank nur zu 1/2 gefüllt ist. Wir fahren jetzt unsere Letzte Tagesetappe auf dem Rhein. Kurz vorm Mittagessen begegnet uns die Piz Boval, die wir schon im kanalisierten Rhein getroffen haben. Wir begrüßen uns gegenseitig. Dies mahl fährt sie aber zu Berg. Wir fahren an einem Vergnügungspark, welcher auf dem Gelände eines alten Kraftwerkes erstellt wurde, vorbei.



Der Kühlturm ist bunt bemalt. Sehr schön. Kurz danach biegen wir in den Pannerdensch Kanaal ein. Wir rufen den Hafenmeister unseres ausgewählten Ziels an, und erkundigen uns nach den Gegebenheiten. Die Dame am Telefon spricht kein deutsch, und ich nicht holländisch. Sowie ich sie verstanden habe (?), soll es genügend Wasser haben, aber ich müsse mich im Hafen an der rechten Fahrwasserseite

halten, und langsam Richtung Anleger fahren. Das müsste schon gehen. Aber nach den Erfahrungen der letzten Tage lasse ich mich auf keine Experimente mehr ein. Ich rufe in Arnhem den Hafenmeister an. Er spricht deutsch, der Jachtanleger liegt bei einem Industriehafen, also tief genug. Der Hafenmeister ist nicht vor Ort, es habe aber genügend leere Boxen. Ich soll einfach eine belegen.



## Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Donnerstag, 1. Oktober 2009



Am Morgen, in aller frühe, schiebt sich ein Hotelschiff rückwärts an uns vorbei, aus dem Hafen. Ich habe mich gewundert, warum das Schiff nicht vorwärts fährt.

Um 6.30 Uhr stehen wir auf. Es ist dunkel und bedeckt draussen. Offensichtlich sind wir in den Niederlanden! Als wir den Backofen einschalten, fliegt die Sicherung an der Steckdose raus. Ich versuche es mit einer anderen Dose, aber auch

diese bringt nicht genug Strom zum backen. Unsere Bootsnachbarn schlafen noch, darum werden wir den Generator nicht in Betrieb nehmen. Also

machen wir einen feinen Kaffee und verschieben das Brötchenbacken bis wir unterwegs sind. Um 7.45 Uhr machen wir die Leinen los. Beim einbiegen in den Fluss ist mir dann klar geworden, warum das Hotelschiff rückwärts in den Fluss gefahren ist. An ein abbiegen aus dem Hafen in den Fluss mit einem so grossen Schiff ist bei diesem Wasserstand nicht zu denken. Also fährt man rückwärts aus dem Hafen und dort dann vorwärts weg. Mit



unserer Rina Blue ist das aber kein Problem. Auch heute hat es viel Frachtverkehr auf dem Wasser. Die meisten Lastkähne begegnen uns in einer Strecke mit „Begegnen Verboten“ und erst noch in einer Kurve. Wir haben

zwar den Kanal 10 am Funk eingestellt, aber mit unseren holländischen Kenntnissen verstehen wir nicht, wo welches Schiff gerade ist und wohin es möchte. Die meisten Frachter nehmen Rücksicht, dadurch ist es nicht so gefährlich für uns. Einige drängen uns aber doch ziemlich weit an den Rand des Fahrwassers. Je näher wir an unser Ziel kommen, desto besser wird der Wasserstand. Dafür nimmt die Reisegeschwindigkeit ab, da nur noch



wenig Strömung herrscht. Um 15.00 Uhr erreichen wir die Schleuse Spoolder, welche uns in die niveaugeregelte Zone befördert. Aber auch hier, vor der Schleuse, weicht der Pegel noch erheblich vom Normalzustand ab.

Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Jetzt bin ich etwas erleichtert, da ich nun immer genügend Wasser [3m] unter dem Kiel habe. Wir halten Ausschau nach einem geeigneten Hafenplatz zum



übernachten. In Zwaartsluis finden wir einen schönen Gästeplatz. Wir machen uns landfein und geniessen im Restaurant „vier Jahreszeiten“ ein vorzügliches Nachtessen. Im Städtchen gibt es eine Einkaufsstrasse. In einem Nostalgie Laden sind alte Motorräder, Blechspielzeuge und alte Dampfmaschinen zum Kauf angeboten. Leider hat das Geschäft schon geschlossen.

Sonst hätte sicher eine Dampfmaschine den Besitzer gewechselt. Der kurze Spaziergang war sehr angenehm und hat uns gut getan. Zurück an Bord wird noch das Internet kontaktiert. Der WLAN Zugang in diesem Hafen ist kostenlos.





Rina Blue

Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Freitag, 2. September 2009

Um 7.30 Uhr, wir haben heute ausgeschlafen (!), wollen wir aufstehen. Es ist sehr kühl geworden, so dass ich die Bordheizung in Betrieb nehme. Bis es nach ein paar Minuten wärmer wird, schlüpfte ich nochmals unter die Decke. Zum Backen der Brötchen muss der Generator gestartet werden (klar, Holland, nur 6 Ampere auf der Steckdose!). Hier habe ich keine Nachbarn gesehen, so dass wir sicher niemanden stören, wenn der Geni läuft. Nach dem Frühstück, um 8.45 Uhr



machen wir die Leinen los und nehmen die letzte Etappe unserer Reise in

Angriff. Dies ist noch eine Schleusen und eine Brücke, die wir passieren müssen. Auf der Zwoolsevaart, dem Kanal vor Marknesse, begegnet uns noch ein Frachter. Also wird es noch einmal eng. Um 11.00 Uhr fahren wir um die letzte Kurve in Richtung Werft. Und gerade jetzt fängt es an zu regnen, **es strätzt!** Ist ja klar, wenn man raus muss, regnet es. Man ist natürlich wie immer Helen, die Fendermietze. Ich kann im trockenen bleiben, ich muss (darf!) ja fahren. Ich fahre die letzten paar hundert Meter



sehr langsam, so dass sich der Regen bis zum anlegen vielleicht verzogen hat.

**Hurra! Wir haben es geschafft. Um 11.11 Uhr legen wir in Marknesse an.**



Rina Blue  
Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

Wir haben für die Tage bis zur Abreise einen Mietwagen reserviert. Ivo, bringt uns zur Autovermietung wo wir unseren „Kleinwagen“ abholen



wollen. Aber es ist kein Wagen in der von uns bestellten Kategorie da, dafür erhalten wir einen BMW X5, natürlich zum vereinbarten Preis (super Auto!). In der Zeit bis zur Heimreise wird das Schiff noch geputzt, die Programme auf dem Navigations- PC und dem Multimedia PC werden Synchronisiert und mit den neusten Programmversionen ausgestattet.

Trotz den Problemen mit dem Wasserstand war die Reise ein Erlebnis. Es hat gezeigt, dass die Planung mit dem PC Navigo Programm funktioniert. Eigentlich sollte man mindestens 2 Wochen für die Reise einrechnen. Das bringt natürlich nur etwas, wenn alle Häfen auf der Strecke angelaufen werden können, also genügend Wasser im Bach ist. Ich hätte nicht gedacht, dass uns der extremniedrige Wasserstand derart Probleme bereiten könnte. Vielmehr hätte ich mit Nebel oder Hochwasser gerechnet.



**Aber das zeigt, in den wenigsten Fällen trifft das zu, was man plant, es passiert immer etwas Anderes.**



Rina Blue  
Rücksturz zur Werft, oder in 7 Tagen von der Schweiz nach Holland

**Route, Reisezusammenfassung**

Strecke: Ganze Route

Abfahrtsdatum: 25-09-2009 08:00  
Ankunftsdatum: 01-10-2009 16:38  
Reisedauer: 6 Tage und 8:37 Stunden.  
Zurückgelegte Abstand: 860.4 Km.  
Motor Stunden: 68:15  
Brennstoffbedarf 341l.

Passierte Schleusen: 14  
Bedienungsbedarf: 15


**Höchstabmessungen**

- Länge: 49.50 m. bei: Zwolse Vaart
- Breite: 6.80 m. bei: Zwolse Vaart
- Höhe: 6.50 m. bei: Zwolse Vaart
- Tiefe: 2.40 m. bei: Zwolse Vaart

**Verfügbare Abmessungen**

- Länge: 49.50 m. bei: Voorstersluis Zwolse Vaart
- Breite: 6.99 m. bei: Noodkering Voorstersluis Zwolse Vaart
- Höhe: 5.30 m. bei: Mittlere Rheinbrücke Rhein / Rhin (Hochrhein) in Schweiz
- Tiefe: 3.00 m. bei: Voorstersluis Zwolse Vaart

Abmessungen sind nur für DIESE Route gültig; möglicherweise kann das Reiseziel auf einen anderen Weg trotz grösseren Abmessungen erreicht werden!

 Schliessen

