

## Zwischen den Meeren

### – Bootsüberführung über den Binnenweg vom Ijsselmeer ans Mittelmeer –

Im Mai/Juni 2009 habe ich meine MERGER eine Bavaria 32 über den Binnenweg von Lemmer am Ijsselmeer nach Port-St.-Louis-du-Rhône überführt. Ergänzend zum Reisebericht möchte ich für eventuelle Nachmacher einige Tipps geben. Dabei orientiere ich mich an Fragen, die sich mir wie sicher jedem anderen Skipper auch, bei der Vorbereitung einer solchen Reise stellten. Ich habe dafür umfangreich im Internet recherchiert und alle erreichbaren Reiseberichte ausgewertet. Trotzdem blieben noch einige Lücken offen, die ich jetzt mit eigenen Erfahrungen hoffentlich schließen kann.

Diese Reiseroute selbst ist in anderen von meiner Webseite herunter ladbaren Unterlagen bzw. im Reisetagebuch ausführlich beschrieben. Deshalb geht es in diesen Ausführungen mehr darum, was auf einen in den einzelnen Abschnitten so zukommt.

### **Ijsselmeer und Randmeere**

Dazu gibt es eigentlich nichts zu sagen, da man bei jedem, der diese Strecke fährt, davon ausgehen kann, dass er schon vorher längere Zeit diese Gebiete befahren hat und sie daher bekannt sind.

### **Über die Vecht von Muideren nach Maarsse**

Nautisch stellt die Vecht keine nennenswerten Anforderungen. So lange man im Fahrwasser bleibt ist es einfach nur schön und man sollte diese Strecke, dem fast parallel laufenden Amsterdam-Rhein-Kanal auf jeden Fall vorziehen, wenn man es nicht gerade besonders eilig hat. Spätestens hier sollte man aber Logge und GPS auf metrisch umstellen, da alle Angaben in den Karten und am Ufer auch so sind. Mit Seemeilen müsste man dauernd rechnen.



*Durch dieses "Loch" muss man hindurch, wenn man bei Maarsse von der Vecht auf den ARK will.*

### **Amsterdam-Rhein-Kanal (ARK)**

Der Kanal ist lange nicht so schwierig wie er an Stammtischen und in Foren geredet wird. Wirklich stark ist der Verkehr nur auf dem Abschnitt Amsterdam-Utrecht und den haben wir zum größten Teil durch die Vecht umgangen. Die vorgesehene Kanalstrecke sollte man an einem Stück durchfahren. Für Sportboote geeignete Liegeplätze gibt es nicht.

Die Einfahrt von der Vecht in den Kanal bei Maarssen halte ich für kritisch. Sie geht durch eine offen stehende Schleuse unter einer Straßenbrücke hindurch und ist trotz angebrachter Spiegel extrem unübersichtlich. Ich habe mir die Stelle vor dem Befahren von der Straße aus angesehen. Wenn ein Schiff vorbeifährt gibt es hier ca. 1 m hohe Wellen in denen es unmöglich ist vorsichtig die Lage zu peilen um zu warten bis der Verkehr vorüber ist. Wenn man erst einmal drin ist muss man auch durch. Die Kanalverwaltung empfiehlt in einem Informationsheft zunächst nach rechts in Fahrtrichtung der Schiffe abzubiegen und erst dann zu wenden, wenn der Verkehr dies zulässt. Auch das halte ich für kritisch, da die Schiffe oft sehr nah am Ufer fahren. Ich habe mir geholfen in dem ich Funkkontakt mit der Verkehrsüberwachung (Sektor Maarssen, K61) aufgenommen habe und mir von dort habe sagen lassen, wann der Bereich frei ist um dann zwischen zwei Schiffen gleich nach links auf die richtige Fahrwasserseite zu fahren. Das hat prima geklappt.

Bis Utrecht ist der Verkehr etwas stressig, da ein Frachter nach dem anderen kommt. Alle erzeugen eine ordentliche Welle, die sich an den Spundwänden des Kanals bricht. Das ist manchmal etwas unangenehm aber nicht wirklich gefährlich. Auf dem Ijsselmeer bei einem 6er gegenan zu fahren ist jedenfalls wesentlich schlimmer. Dieser Abschnitt bis Utrecht ist für uns auch nur relativ kurz. Alle anderen Alternativen gibt es erst ab dem Wasserstraßenkreuz, so dass man hier auf jeden Fall durch muss.



*Die riesigen Schleusen am ARK nehmen in keiner Weise Rücksicht auf die Sportschiffahrt.*

War es bis hierher spannend, ist die Strecke von Utrecht nach Wijk bij Duurstede eher langweilig. Die Strecke zieht sich schnurgerade an langen Pappelalleen entlang und ist bedeutend weniger befahren. Uns kamen nur 8 Schiffe entgegen und keines überholte. Die Princess-Irene-Sluis ist ein riesiges Bauwerk. Ich habe mich über Funk (K22) angemeldet und wurde sofort ganz allein in einer mehreren hundert Meter langen

Kammer geschleust. Die Festmachemöglichkeiten in der Schleuse sind nicht für Sportboote ausgelegt. Auch bei meiner Bootsgröße (10 m) muss man sämtliche Leinen an einem Poller belegen, da die Abstände (auch ganz hinten) wesentlich zu groß sind. Dazu kommt das man umlegen muss (keine Schwimpoller!) und die Leinen am unteren Poller schon nicht mehr ordentlich halten, während man an den nächst höheren noch nicht richtig heran kommt. Irgendwie kommt man aber trotzdem klar ist aber auch froh, wenn die etwa 6 m Steighöhe geschafft sind.

Die Querung des Nederrhijns ist dagegen kein Thema. Man erkundigt sich über Funk nach der Verkehrslage (Verkeerspost Wijk, K60) und fährt, wenn diese es zulässt. Die letzten Kilometer des Kanals bis Tiel sind kein Problem mehr. Wir sahen nur 3 Schiffe und der Kanal hat auch keine Spundwände mehr. Auch die Pappelalleen werden durch Deiche abgelöst. An der Prins-Bernhard-Sluis (K18) meldet man sich wieder über Funk an, ansonsten ist es genau so wie gehabt. Es geht aber nur etwa 4 m hinauf.

### **Waal**

Die Waal zu befahren ist kein Kunststück. Auch hier ist viel Schiffsverkehr. Der Strom schiebt mit etwa 5 km/h und so sind die paar Kilometer bis zum Kanal von Sint Andries in einer guten halben Stunde zurück gelegt. Die Kanaleinfahrt selbst liegt in einer Kurve und ist erst spät sichtbar. Sie kündigt sich aber schon vorher durch hohe schwarzweiße Dalben an, die scheinbar sinnlos in der Wiese stehen. Diese Stelle steuert man unter Beachtung des Gegenverkehrs an. Die Schleuse (K20) selbst wird von der Schleuse Lith aus ferngesteuert. Es ist also niemand vor Ort aber die Videoüberwachung ist perfekt. Direkt vor der Schleuse gibt es (evt. durch wartenden Berufsverkehr verdeckt) einen Wartesteiger für Sportboote. Die Schleuse selbst hat Spundwände. Man sollte also ein Fenderbrett haben oder die Fender quer legen. Zumindest im hinteren Bereich sind die Pollerabstände aber wieder so, dass wir uns an zweien festmachen konnten. Hier geht es etwa 4 m hinauf auf Maasniveau.

### **Maas in NL**

Auch auf der Maas gibt es eine Menge Schiffsverkehr. Trotzdem ist das Befahren nicht schwierig. Während unserer Reise führte sie leichtes Hochwasser und wir hatten ca. 2-3 km/h Gegenstrom. Alle Schleusen haben mehrere Becken parallel, so dass kaum Wartezeiten entstehen. Am einfachsten ist es sich über Funk (alle sprechen deutsch) anzumelden. Man bekommt dann eine Schleuse zugeteilt. Auch hier sind die Poller für die Sportschiffahrt viel zu weit auseinander, so dass man an einem festmachen muss. Die Abstände der Poller übereinander sind aber wenigstens so, dass man den jeweils höheren beim Umlegen problemlos erreichen kann. Die Hubhöhe beträgt bei allen Schleusen etwa 4-6 m. Eine Ausnahme davon bilden die Schleusen des Julianakanals in Maasbracht und und t'Born, deren Hubhöhe etwa 12 m beträgt. Im Gegensatz zu allen anderen Schleusen gibt es dort Schwimmpoller und es geht ganz bequem hinauf.

### **Maas in Belgien**

Die Hubhöhe der Schleuse Lanaye an der Grenze zu Belgien beträgt 14 m. Zumindest in der großen Schleuse gibt es dort auch Schwimmpoller. Die beiden kleinen Schleusen werden nach meinen Beobachtungen normalerweise nicht mehr benutzt. Wenn man oben angekommen ist muss man sich die Durchfahrtsgenehmigung (Permis de circulation) für Belgien ausstellen lassen. Dazu muss man mit den Bootspapieren zum Schleusenwärter. Führerscheine, Frequenzuteilung etc. interessieren dagegen nicht. Auch die Anzahl der Funkgeräte an Bord hat niemand überprüft.

Die weiteren vier Schleusen bis Namur haben alle eine Hubhöhe um 5 m. Auch an diesen Schleusen sollte man sich über Funk anmelden. Mir war vorher klar, dass dies nur in Französisch gehen würde. Meine französischen Sprachkenntnisse sind äußerst bescheiden, weshalb ich mir bei der Vorbereitung dieser Reise ein entsprechendes Sprüchlein überlegt habe. Mit „Ecluse xy ici bateaux plaisance MERGER montant“ bin ich zumindest immer verstanden worden. Wenn man die freundliche Frage „Quand est-ce-que je peux passer?“ anschließt sagt einem der Eclusier auch noch wie lange man warten muss.

Die ersten beiden Schleusen nach Namur haben keinen Funk. Zumindest konnte ich keine Informationen darüber in meinen Unterlagen finden und die üblichen Schilder mit der Kanalangebe waren am Ufer auch nicht zu sehen. Es bilden sich von selbst kleine Konvois, die dann gemeinsam weiterfahren. Vermutlich stehen die Schleusenwärter untereinander in telefoni-schem Kontakt. Die meisten Schleusen waren bei unserer Ankunft schon geöffnet.



*Fernbedienung zum Aktivieren der französischen Schleusen*



*Hier wird die folgende Schleuse mit dem „Telecommandeur“ aktiviert.*

### **Von Givet nach Toul**

An der ersten französischen Schleuse (nr. 59 „les 4 cheminées“) muss man die Vignette zum Befahren der französischen Binnenwasserstraßen kaufen und bekommt auch eine Fernbedien-ung für die nächsten automatischen Schleusen bis Dun-sur-Meuse (Schleuse 28 Dun). Das Gerät hat nur einen Knopf und man funkt damit etwa dreihundert Meter vor der Schleuse ste-hende Empfangsstationen an, auf denen, sobald sie das Signal registriert haben, eine Lampe zu blinken beginnt. Die Schleuse geht dann mit Rot-Grün in Vorbereitung. Die Empfangssta-tionen sind nicht immer leicht zu entdecken, da sie oft durch Büsche oder hohes Gras gut ge-tarnt sind. Meist entdeckt man zuerst die Schleuse und muss sich dann aufmerksam umsehen. Bei uns hat es sich bewährt in der Schleuse zunächst die Leiter anzufahren, an der sich die Bedienstangen befinden. Dort haben wir dann mit der Mittelleine provisorisch festgemacht und ich bin mit der Vorder- und Achterleine nach oben geklettert und habe sie auf Pollern be-legt. Die Achterleine habe ich dann wieder an Irene herunter gegeben und die Vorleine, auf der ein größerer Druck entsteht, selbst bedient. Der Zug auf die Leine lässt sich mit einem Törn um den Poller deutlich vermindern. Die provisorische Befestigung der Mittelleine an der Leiter muss dann wieder entfernt werden. Wenn alles klar war habe ich dann die blaue Stange betätigt um den Schleusenvorgang einzuleiten. Durch diese Vorgehensweise hatten wir immer

alles unter Kontrolle und hätte auch jederzeit die rote Stange erreichen können um den Vorgang abzuberechnen.



*Bedienungsstangen in den automatischen Schleusen*

Ab Schleuse 72 Warinwau bis einschließlich Schleuse 11 Rouvrois sind die Schleusen handbetrieben. Zu unserer Reisezeit im Mai erfragten die Schleusenwärter von uns die gewünschte Abfahrzeit und das Reiseziel des jeweiligen Tages und stellten entsprechende Konvois zusammen, die von Schleusenwärtern begleitet wurden. Ein Vorteil ist, dass einem der Schleusenwärter die Leinen abnimmt und man dadurch nicht mehr an einer Leiter aufentern muss. Als nachteilig empfanden wir an den Konvoi gebunden zu sein und mangels Schleusenlichtern nicht bereits von weitem erkennen zu können ob eine Schleuse schon geöffnet oder noch geschlossen ist. Das Tor wirkt jedem Fall gleich schwarz.

Ab Schleuse 10 (St. Mihiel) bis zum Ende des Kanals bei Schleuse 1 ist wieder Automatikbetrieb. Jetzt ist allerdings bei den Bedienstangen kein Leiter mehr. Wir waren allein und haben jeweils bei der letzten Leiter angelegt. Ich habe dann die Leinen mit nach oben genommen, dort über die Poller gelegt und bin dann

auf die andere Seite gegangen um an den Stangen die Bedienung auszulösen. Es bleibt genügend Zeit um wieder zurück zu gehen um die Leine wieder zu übernehmen. Nachteilig ist, im Notfall nicht mehr die rote Stange bedienen zu können. Hätten wir allerdings an einer Leiter auf der Bedienstangenseite angelegt, wären wir direkt vor dem vorderen Tor gelegen und hätten so die volle Wucht des einströmenden Wassers abbekommen.

Die weitere Strecke bis Toul verläuft über den Canal de la Marne au Rhin An der ersten Schleuse nach dem Tunnel von Foug muss man seine Fernbedienung beim Schleusenwärter wieder abgeben. Hier geht es 6 m hinunter, dies sollte man bei der Länge der Leinen beachten. Von unseren 15 m Leinen hat eine knapp nicht gereicht, weil wir nicht genau unterhalb des Pollers lagen. Wir waren allein und so war das leichte Abdriften kein Problem. Die weitere Schleusentreppe bis Toul ist kein Thema. Sie wird vom Schleusenmeister fernprogrammiert und die Schleusen sind immer schon auf, wenn man kommt. Die Auslösung erfolgt wie bisher schon bekannt mit Stangen. Das Ganze geht recht schnell und da, wenn nicht gerade jemand entgegen kommt, keine Wartezeiten entstehen ist man gut zwei Stunden später bereits in Toul.

Die Wassertiefe auf der gesamten Strecke ist recht unterschiedlich. Besonders in den Flussabschnitten schwankt sie sehr stark. In den Kanalabschnitten ist es nach meiner Beobachtung dagegen gleichmäßig tief. In über 90% habe ich Tiefen über 2 m bis 2,40 m gelotet. Nur an

wenigen Stellen wird es flacher aber nie unter 1,80 m. Dies gilt allerdings nur für die Fahrrinne und man muss beachten, dass man außer an Anlegestellen (aber auch nicht an allen!) mit einem tiefgehenden Segelboot nicht anlegen kann. Besonders bei Wartezeiten vor den Schleusen kann dies Probleme machen. Wir hatten Glück und sind zumindest bis Toul nirgends aufgelaufen.

### **Von Toul bis Corre**

Nach dem Hafen Toul sind noch weitere drei Schleusen der Treppe zu passieren, die von einem VNF-Mann aktiviert werden. Er erkundigt sich auch nach dem Fahrtziel, da er wissen will ob man auf der Mosel zu Berg oder Tal fahren will. Uns fragte er von sich aus auch nach dem Tiefgang. Bei der ersten Moselschleuse gibt es zwei parallele Becken, Sportboote müssen normalerweise das kleinere nehmen, wir wegen unseres Tiefgangs über 1,5 m aber durch das größere. Als ich mich wie üblich über Funk bei der Schleuse anmeldete, war die bereits bestens informiert.

Im Industriehafen von Neuves Maisons war die Situation für mich zunächst etwas unübersichtlich. Wenn man geradeaus schaut, sieht man aber am Ende eines Kanals ein Tor. Das ist die Schleuse 46 des Canal des Vosges. Der erste Eindruck täuscht, die Schleuse ist besetzt. Der Eclusier der nächsten Schleuse (45) erkundigt sich, wann man man ab Richardmenil weiterfahren möchte. Im Hafen kommt dann abends ein VNF-Mann vorbei, der die Zusammenstellung der Konvois bekannt gibt.

Bei der weiteren Strecke ist die Automatisierung schon weit vorbereitet aber noch nicht in Betrieb. Alle Schleusen werden vom begleitenden Personal gesteuert. Manche haben noch keinen Strom, dann ist rechtzeitig ein Auto mit einem Anhänger auf dem sich ein Generator befindet da. Ein Teil der Schleusen wird auch von Hand gekurbelt. Ab Charmes geht es dann am nächsten Tag wieder in Konvoifahrt über handbetriebene Schleusen weiter. Ab Schleuse 21 ist dann wieder die bekannte Automatik. Man bekommt wieder eine Fernbedienung. Die Schleusentreppe bei Golby wird automatisch programmiert. Die nächste Schleuse ist immer schon auf, wenn man die vorherige verlässt. Man darf die Fahrt nur in Absprache mit der Schleusenaufsicht unterbrechen.

Nach der Scheitelhaltung sind die ersten zwei Schleusen automatisiert. Dann gibt es 6 Schleusen, die noch von Hand bedient werden müssen. Auch hier wird man von einem Schleusenwärter begleitet. Danach ist bis Corre wieder alles automatisiert.

Die automatischen Schleusen arbeiten in der Regel problemlos. Trotzdem kommt es mal vor, dass eine gestört ist. Normalerweise ist dann innerhalb von wenigen Minuten jemand vom VNF da, der die Störung behebt. Ein anderer Skipper hat mir erzählt, dass der VNF automatisch Bescheid bekommt, wenn irgendwo eine Störung ist. Ob das stimmt weiß ich nicht. Man kann aber jederzeit über die an jeder Schleuse vorhandene Sprechanlage Kontakt aufnehmen. Es genügt „ecluse xy en panne“ zu sagen.

Etwas problematischer als im vorhergehenden Abschnitt ist auf dem Canal des Vosges das Thema Tiefgang. In der Fahrrinne sind sicher die garantierten 1,80 m vorhanden aber ausweichen ist an vielen Stellen oft schwierig. Ich hatte in diesem Abschnitt dreimal Grundberührung. Zweimal wegen fehlender oder falscher Betonung und einmal weil ich einem rücksichtslosen Berufsschiff ausweichen musste. Da in allen Fällen der Untergrund aus weichem

Schlamm bestand, ging alles glimpflich und ohne Schäden ab. Einzelheiten dazu im Reisebericht.



*Schlauch zum Aktivieren einer Schleuse an der Petit Saône*

### **Die Saône von Corre nach Lyon**

Die Schleusen an der oberen Saône entsprechen denen wie wir sie bisher gewohnt sind. Lediglich die Aktivierung erfolgt nicht mehr über eine Fernbedienung sondern über einen Schlauch, der über dem Kanal aufgehängt ist und gedreht werden muss. Das alles ist keine Schwierigkeiten und es gibt auch lange nicht mehr so viele Schleusen wie auf den vorhergehenden Abschnitten. Die Hauptgefahr geht von den vielen Charterbooten aus, die sich oft in völliger Unkenntnis der Lage falsch und vor allem unberechenbar verhalten. Ein Schweizer sprach in diesem Zusammenhang von „Bumsbooten“ weil sie überall anbumsten. Das ist zwar lustig, verharmlost aber eher die Lage. Wenn es geht, sollte man ihnen soweit möglich aus dem Weg gehen. Zu unserer Reisezeit Anfang Juni waren glücklicherweise die meisten noch in den Häfen.

Ab St.-Jean-de-Losne gibt es dann Großschiffahrt mit entsprechenden Schleusen. Die Poller sind für uns natürlich wieder zu weit auseinander, man muss sich also mit einem begnügen. Schwimmpoller gibt es nicht, umlegen ist angesagt. Bei dem verhältnismäßig geringen Schleusenhub ist das aber kein Problem. Nach über zweihundert Schleusen ist man inzwischen auch in Übung. Gemessen an der Maas ist sehr wenig Schiffsverkehr. An der ersten Schleuse habe ich wie gewohnt über Funk auf mich aufmerksam gemacht. Der Schleusenwärter meinte nur trocken „Ich sehe dich“. Daraufhin habe ich bei den weiteren Schleusen auf Funk verzichtet. Es klappte auch so, vermutlich ist das Personal bei dem geringen Verkehr für jede Abwechslung dankbar. In diesem Bereich schiebt die Saône mit 1-2 km/h. Der Fluss ist sehr breit und die Fahrt bietet wenig Abwechslung

### **Die Rhône von Lyon nach Port-St.-Louis**

Auf der Rhône gibt es nur 13 Schleusen und eine 14-te in Port-St.-Louis zum Meer. Mit diesen Schleusen muss ein Gefälle von etwa 170 m überwunden werden. Demzufolge haben sie eine Hubhöhe zwischen 9 und 23 m. Alle haben Schwimmpoller, die das Schleusen sehr einfach machen. Wenn man nicht gerade mit einem Berufsschiff zusammen schleust, empfiehlt es sich die Schleuse etwa 2 km vorher über Funk auf sich aufmerksam zu machen. Der Schleusenwärter sagt einem dann auch, wie lange man warten muss.

Zusätzlich zu den Schleusen hat die Rhône auch ein erhebliches natürliches Gefälle, was zu einem Strom zwischen 4 und 6 km/h führt. Außerdem gibt es oft Strudel, was aufmerksames

Steuern erfordert. Die Schleusenkanäle sind recht lang und haben, da an ihren Enden immer auch ein Kraftwerk ist, ebenfalls erhebliche Strömung.

Die letzte Schleuse in Port-St.-Louis ist etwas besonderes. Der Hub ist kaum nennenswert. Trotzdem stellt sie ein besonderes Hindernis dar, das mächtig aufhalten kann. Wenn man von der Rhône kommt öffnet sie für Sportboote nur fünf mal am Tag (06.00; 08.15; 11.50; 16.15; 18.45 Uhr) Dazu kommt, dass es schwierig ist davor anzulegen um zu warten. Mit einem bei Segelbooten üblichen Tiefgang geht es nur draußen in der Rhône bei den Berufsschiffen und nicht mehr in der Zufahrt.

### Fender

Motorboote auf dieser Strecke sind meistens rundherum mit Fendern behängt. Wir als Segler haben so viele Fender gar nicht. Wo sollte man auch mit ihnen hin, wenn man sie wegpacken muss. Wir haben uns damit beholfen die vorhandenen Fender jeweils an die Stellen umzuhängen, an denen sie gerade gebraucht wurden. Das hat prima geklappt. Auf Anraten eines anderen Skippers habe ich bei der letzten Möglichkeit in Namur noch einen großen Kugelfender angeschafft, den wir jeweils auf der Anlegeseite am Bug gefahren haben. Besonders wenn wir in den Schleusen nur an einem Poller festmachen konnten, lag das Boot dadurch wesentlich stabiler, was wegen des überstehenden Mastes nicht unwichtig war. Nach diesen Erfahrungen halte ich einen solchen Fender für unverzichtbar.



*Meine selbstgebaute VHF-Antenne für diese Fahrt. Das Bild stammt noch von den Tests im Garten aber es zeigt am besten wie simpel der Aufbau ist.*

### Funk

Wie verschiedentlich angesprochen erleichtert es die Fahrt sehr, wenn man mit den Schleusen Funkkontakt aufnehmen kann. Man muss dazu nicht besonders gut französisch können. Es reicht, wenn man auf sich aufmerksam macht und das Schlüsselwort „montant“ bei Berg- bzw. „avalant“ bei Talfahrt vorkommt. Damit ist man in jedem Fall erfolgreich.

Als Segler fährt man die Funkantenne normalerweise auf dem Mast, weshalb die Verwendung für eine solche Fahrt nicht möglich ist. Mir war es zu aufwendig extra für diese Fahrt eine neue Antenne zu kaufen, die anschließend nicht mehr gebraucht würde. Als hauptberuflicher Nachrichtentechniker war es für mich allerdings auch kein Problem aus zwei Drähten einen passenden Dipol zu dimensionieren (Für Nachbauer: Zwei exakt 42,2 cm lange Drähte werden an jeweils die Seele und den Schirm eines Koaxkabels gelötet und mit Tape an einem Kunststoffprofil festgeklebt, damit sie stabil halten.) und diesem am Mast zu befestigen. Das funktioniert einwandfrei.

Da alle Teile aus der Bastelkiste stammten ging das zum Nulltarif und es fiel nicht schwer sie anschließend zu entsorgen.

Wie viele Langfahrtsegler bin ich es gewohnt meine Mails von unterwegs über Kurzwelle zu verschicken. Normalerweise benutze ich dafür das Achterstag als Antenne. Das ging auf dieser Fahrt natürlich auch nicht. Ich habe mich beholfen in dem ich den auf einen Holzgerüst liegenden Mast angepasst habe. Das Ergebnis war wesentlich schlechter (ca. 25 dB) als ich das normalerweise gewohnt bin und ich hatte durchaus Probleme meine Mails abzusetzen, wenn die Funkbedingungen mal etwas schlechter waren. Irgendwie ging es oft nach mehreren Anläufen aber doch immer. Für mich ist das mal wieder eine Bestätigung wie wichtig eine gute Antenne ist. Jedenfalls habe ich ein Gefühl dafür entwickeln können wie sich Leute fühlen müssen, die sich immer mit so etwas herum quälen müssen, weil sie es nicht besser wissen.

### Telefonieren über Handy

Beginnend mit der Scheitelhaltung des Canal des Vosges bis etwa Corre verläuft der Kanal in einem engen Tal. Es gibt ausgeprägte Funklöcher in den man nicht mit einem sicheren Netz rechnen darf. Manchmal hat man für kurze Zeit Verbindung. Für eine SMS reicht es dann, telefonieren kann man aber nicht.



*Diese von der Idee her recht pfiffige fahrbare Klappkiste hat sich bei uns nicht bewährt. Bereits nach dem zweiten Einkauf war der Kunststoff gebrochen.*

### Internet

Freie WLANs der Hafengebiete habe ich lediglich in Roermond, Namur, Charleville-Mezière und St.-Jean-de-Losne gefunden. Entweder sind diese völlig frei zugänglich oder man bekommt kostenlos den Zugangscodex. In einigen anderen Häfen hätte man gegen z.T. unverschämte Gebühren (bis 4 Euro für 30 Minuten) einen Zugang bekommen können, worauf ich regelmäßig verzichtet habe. Es gibt auch immer wieder Hotspots verschiedener Anbieter, für die man aber ein Abo braucht.

In Belgien war auffallend in allen größeren Städten offene Netze unbekannter Herkunft zu finden. Das Sicherheitsdenken scheint dort noch nicht so weit verbreitet zu sein. Im Gegensatz zu NL und F klappt in Belgien das Versenden von Mails nicht. Vermutlich wird ein anderer Port wie bei uns benutzt. Auf Experimente in dieser Richtung habe ich verzichtet.

### Trolly

Es kommt auf einer solchen Reise immer wieder vor, dass Lasten über längere Strecken transportiert werden müssen.

Supermärkte sind selten direkt neben der Anlegestelle und es wird auch notwendig sein einen 20l Treibstoffkanister zu transportieren. Dazu ist ein Trolley recht nützlich. Dieser muss einerseits so stabil sein, dass er in der Lage ist Lasten von etwa 30kg auch über unebenen Boden zu transportieren, andererseits aber auch recht klein zusammenklappbar sein um ihn leicht verstauen zu können. Ein ideales Teil kann ich nicht empfehlen, alles ist irgendwie ein Kompromiss. Von der Idee her pfiffig fand ich eine Klappkiste mit Rädern, die in der Ausführung allerdings so bescheiden war, dass sie bereits beim zweiten Einkauf einen Bruch im Kunststoff hatte. Derzeit komme ich mit einem normalen Kofferkuli von Delsey recht gut zurecht auf dem je nach Bedarf die Einkaufstasche oder der Benzinkanister verzerrt wird.

### Wasser und Strom in Häfen

Wer aus den Niederlanden kommt ist es gewohnt, dass an jedem Wasserhahn ein Schlauch ist, der auch bis zum letzten Boot reicht. In Frankreich und Belgien ist das eher die Ausnahme. Man braucht deshalb sinnvollerweise einen eigenen Schlauch und dazu passende Adapter für den Hahn. Die weitaus meisten Wasseranschlüsse haben einen normalen 1/2“-Anschluss. Darüber hinaus gibt es noch verschiedene andere Anschlüsse, für die man sich passende Adapter auch noch unterwegs beschaffen kann.

Wie überall in Europa haben die weitaus meisten Elektroanschlüsse in den Häfen die gängige dreipolige CE-Kupplung. In Frankreich gibt es aber auch noch normale Steckdosen in die, die bei uns normalen Schutzkontaktstecker passen.



*Passen wir unter der Brücke durch?*

### Höhenbegrenzung

Die Durchfahrthöhe ist zwischen Givet und Corre auf 3,50 m begrenzt. Durch Schwankungen des Wasserstandes kann es auch weniger werden. Die beiden Fahnen sind auf einem elastischen Kunststoffstab befestigt, der etwa 30cm höher als alles andere ist. Wenn sie touchieren, was bei uns nie passiert ist, heißt es sehr vorsichtig zu sein.

### Masttransport

Etwa 70% der Segelboote auf Überführung fahren mit gelegtem Mast. Das ist entgegen anderen Aussagen durchaus möglich setzt aber voraus, dass man sein Boot sicher beherrscht und einige Unbequemlichkeiten in Kauf nimmt. Absolute Voraussetzung ist m.E. die Halterung so zu bauen, dass man unter dem liegenden Mast stehen kann. Dies war bei uns für das Cockpit gegeben. Allerdings war der Mast bei Arbeiten auf dem Vorschiff z.B. beim Umhängen der Fender sehr im Wege. Auch unser Bimini konnten wir deshalb nicht aufbauen, was wir oft vermisst haben. Eine Plane hielt zwar im Hafen Regen oder auch zu starke Sonnenstrahlung ab, schränkte aber

die Sicht beim Fahren zu stark ein. Meine Frau ist deshalb der Meinung, dass man den Mast auf jeden Fall mit einer Spedition schicken sollte. Ich selbst sehe das nicht so kritisch aber ich bin auch nicht unzählige Male beim Umhängen von Fendern auf dem Vorschiff unter dem Mast durchgekrochen.

### **Ersatzteile**

Bootsspezifische Ersatzteile kann man unterwegs nicht kaufen. Öl-, Treibstofffilter, Keilriemen und vor allem Impeller sollte man auf jeden Fall als Reserve mitführen. Wenn man nicht in der Lage sein sollte, diese Teile selbst zu wechseln ist das kein ernsthaftes Problem. Dazu findet man immer jemanden. Solche Spezialteile unterwegs zu kaufen ist dagegen nahezu unmöglich.

### **Etappen**

Es macht wenig Sinn auf einer solchen Fahrt morgens einfach ohne Tagesziel loszufahren. Wegen des Tiefgangs kann man mit einem Segelboot nicht einfach irgendwo anlegen. Eine gute Planung, deren Etappen u.a. solche Dinge berücksichtigt, ist daher notwendig. Trotzdem sollte man so flexibel sein, dass man bei außergewöhnlichen Vorkommnissen davon abweichen kann.

Der Tiefgang einer Segelyacht wirkt sich auch auf die optimale Reisezeit aus. Ich habe bewusst den Mai gewählt, weil zu dieser Jahreszeit einigermaßen sichergestellt ist, dass genügend Wasser da andererseits aber auch das Wetter schon einigermaßen sommerlich ist.

### **Hinweis**

Dieser Bericht ist als ergänzende Information für jemanden gedacht, der ebenfalls sein Boot auf dem Binnenweg von den Niederlanden zum Mittelmeer überführen möchte. Der dreiteiligen Bericht unserer Reise von Lemmer nach Port-St.-Louis-du Rhône im Mai/Juni 2009 und viele weitere Informationen findet man auf meiner Webseite [http://www.sy-merger.de/Reise/web-content/zwischen\\_den\\_meeren.html](http://www.sy-merger.de/Reise/web-content/zwischen_den_meeren.html). Alle angegebenen Daten beziehen sich auf unsere MERGER, eine Bavaria 32 mit 1,60 m Tiefgang.

Fragen beantworte ich natürlich gern. In diesem Fall bitte ich um Kontaktaufnahme über [kontakt@sy-merger.de](mailto:kontakt@sy-merger.de)