



Schleusenschiffer

Mit der «Tarahumara» von Saint-Quentin nach Hasselt | 4
Mit dem Fährboot auf der Limmat, von Baden bis Oetwil | 10
Vom Traum zum Albtraum – misslungener Schiffskauf | 16



Mit der «Tarahumara» von Saint-Quentin bis Namur

(Teil 1)



Die 2001 erbaute Tarahumara

Wir liegen mit der 24 m langen «Tarahumara», einem Neubau aus dem Jahre 2001, am Quai von Namur, der Hauptstadt Walloniens. «Wir», das sind das Ehepaar Paul und Susanne aus Kassel und ich, Christian, «pensionierter Kapitän» der M.S. Kinette. Begonnen hat die Geschichte im März 2019, als uns Paul und Susanne, die auf unsere Homepage gestossen waren, schrieben, sie seien im Begriff, in der Nähe von Paris eine Luxemotor von 24 Meter Länge zu kaufen.

Text und Bilder Christian Huber

» Nun hatten Paul und Susanne ziemlich viele Fragen zu Unterhaltskosten, Versicherung und Immatrikulation. Ob ich ihnen weiterhelfen könne? Ich finde es wichtig, dass wir «alten Hasen» unsere Erfahrungen an Neueinsteiger weitergeben. Sie können dann ja damit machen, was sie wollen. Deshalb beantwortete ich ihre Fragen nach bestem Wissen und Gewissen.

Irgendwann im Verlaufe dieser Korrespondenz schrieben Paul und Susanne, sie hätten die 24 m lange und 4.71 m breite «Tarahumara» gekauft, die 2001 in England auf Kiel gelegt worden sei. Sie möchten das Schiff nach Ostfriesland überführen, da sie dort einen Winterliegeplatz bekommen hätten. Sie seien noch beide berufstätig und daher an die Sommerferien gebunden. Sie hätten aber den Prüfungstermin für den deutschen Schein für Schiffe über 20 Meter erst nach ihren Ferien. Die Frage, die dann kam, war zu erwarten gewesen: «Hätten Sie Lust und Zeit, die ganze Strecke von St-Quentin bis Ostfriesland mit uns zu fahren? Wir würden uns freuen...».

Klar war, dass ich als einziger Inhaber der notwendigen Papiere an Bord nicht einfach sozusagen als Feriengast mitfahren konnte, sondern dass mir damit die Verantwortung oblag. Für mich aber war ebenso klar, dass ich nicht selbst fahren, sondern als Instruktor, oder – weniger hoch gegriffen – als Berater mitfahren würde. «Meine» Crew sollte auf dieser Fahrt so viel wie möglich lernen. Ich entwarf daher eine schriftliche Vereinbarung, welche die jeweiligen Pflichten und Verantwortlichkeiten regelte. Als gelernter Jurist weiss ich, dass man Verträge bei schönem Wetter macht – für den Fall schlechten Wetters. Nachdem wir uns über die Modalitäten meiner Begleitung einig geworden waren, fuhr ich am 11. Juli mit dem TGV nach Paris und mit einem Regionalzug weiter nach St-Quentin, wurde von Paul und Susanne am Bahnhof abgeholt und ging an Bord der «Tarahumara».

Dort wartete bereits der vormalige Eigner und Erbauer, der das neue Eignerpaar in die Technik der «Tarahumara» einwies. Das sollte sich, trotz vorbildlicher und umfangreicher Dokumentation, als nicht ausreichend erweisen. Der Voreigner, seines Zeichens Ingenieur, hatte sich beim Bau des Schiffs technisch richtiggehend ausgetobt und an Technik so ziemlich alles hineingepackt, was sich in einem Schiff elektrisch, hydraulisch oder mit Druckluft betreiben lässt. Glücklicherweise ist der neue Eigner ein frohes Gemüt und technisch sehr versiert. Funktioniert einmal etwas nicht, dann nimmt er die Herausforderung sportlich an.

Wir schrieben also den 11. Juli, auf dem Wasser war Hochsaison, weshalb man mit überfüllten Liegeplätzen (besonders für ein Schiff von 24m Länge!) und Wartezeiten vor den Schleusen rechnen musste. Liegeplätze in Jachthäfen findet man in der Hochsaison höchstens, wenn man vor 13 Uhr aufkreuzt, aber so kommt man natürlich nicht vorwärts. Es ging ja um eine Überführung von A nach B und nicht um Ferien.

Aus Erfahrung weiss ich, dass man im Ober- und Unterwasser von Schleusen übernachten kann, wenn man (über Funk) die Erlaubnis des Schleusenwärters einholt. Aber dann ist man nicht in einer Stadt und damit weit weg von Einkaufsmöglichkeiten. Glücklicherweise verfügt die «Tarahumara» über einen grossen



Der Inhalt von vier rappendvollen Einkaufstrolleys



Die Schleusenhäuschen auf dem Canal de St-Quentin haben auch schon bessere Zeiten gesehen.



Der elektrische Kettenschlepper, Baujahr 1924



Der Schlepper hangelt sich an der über 5 Kilometer langen Kette durch den Tunnel

Kühlschrank und einen ebenfalls grossen Tiefkühler, weshalb vor dem Auslaufen ein Grosseinkauf im riesigen Supermarkt «Auchan» angesagt war – vier rappende Einkaufstrolleys.

Am 13. Juli liefen wir aus und fuhren auf dem Canal St-Quentin fünf Schleusen zu Berg bis nach dem einen Kilometer langen Tunnel von Lesdins. Im Gegensatz zum nachfolgenden, über 5 km langen Tunnel von Riquevall, durch den man geschleppt wird, fährt man selbst durch den Tunnel von Lesdins.

Durch den Tunnel von Riquevall wird man von einem elektrischen Zugfahrzeug geschleppt. Pro Tag werden zwei Konvois von bis zu 20 Frachtschiffen sowie Freizeitbooten zusammengestellt, je einer am Morgen und am Abend. Dafür muss man sich 48 Stunden zuvor telefonisch anmelden. Das Zugfahrzeug, der Toueur, ist ein technischer Dinosaurier, gebaut 1924. Den Strom bezieht er von einer Oberleitung und mit dem Elektromotor hangelt er sich an einer Kette, die auf dem Boden der gesamten, über fünf Kilometer langen Strecke liegt, durch den Tunnel. Grössere Schiffe von der Art der «Tarahumara» mit ihren langen, geraden Seitenwänden haben mit dem Geschlepptwerden keine Probleme, weil sie einfach mit leicht eingeschlagenem Ruder der dicken Holzleiste auf der Seite des Treidelpfades entlang gleiten können. Die bei Yachten üblichen Ballonfender wären hier völlig ungeeignet. Mit einer Yacht möchte ich das offen gestanden nicht machen.

Das Ganze dauerte rund anderthalb Stunden und kostete 22 Euro, wobei die VNF eine Rechnung an die Heimatadresse der Schiffseigner schicken. Auf der anderen Seite des Tunnels wurde die «Tarahumara» losgeworfen und wir stiegen durch 17 Schleusen nach Cambrai an der kanalisiertem Schelde ab. Der Freizeithafen von Cambrai war erwartungsgemäss voll und wir legten die «Tarahumara» reichlich improvisiert am Aussenquai hin.

Die erste Etappe dieser Überführungsfahrt war für meine mit einem Schiff dieser Grösse völlig unerfahrenen Crew bereits ein Vorgeschmack auf den Crashkurs, den diese Überführung bedeutete: Ein Kanal und Schleusen im Freycinet-Mass, ein Tunnel in Selbst- und ein Tunnel in Schleppfahrt, dann eine ganze Schleusentreppe zu Tal und schliesslich behelfsmässiges Anlegen an einem Grasquai ohne Poller.

Die nächste Etappe nach Namur war nicht viel weniger abwechslungsreich: Zuerst auf der kanalisiertem Schelde zur «richtigen» Schelde, kurz nach der Grenze in Belgien auf der Schelde an Péronnes vorbei ein kurzer Abstecher nach Antoing, dort beim Bunkerschiff «Captain Neptunia» Diesel bunkern, nach Péronnes zurück und dann auf dem Canal Péronnes-Nimy-Blaton-Ath via Schiffsflift von Stépy-Thieu nach Namur.

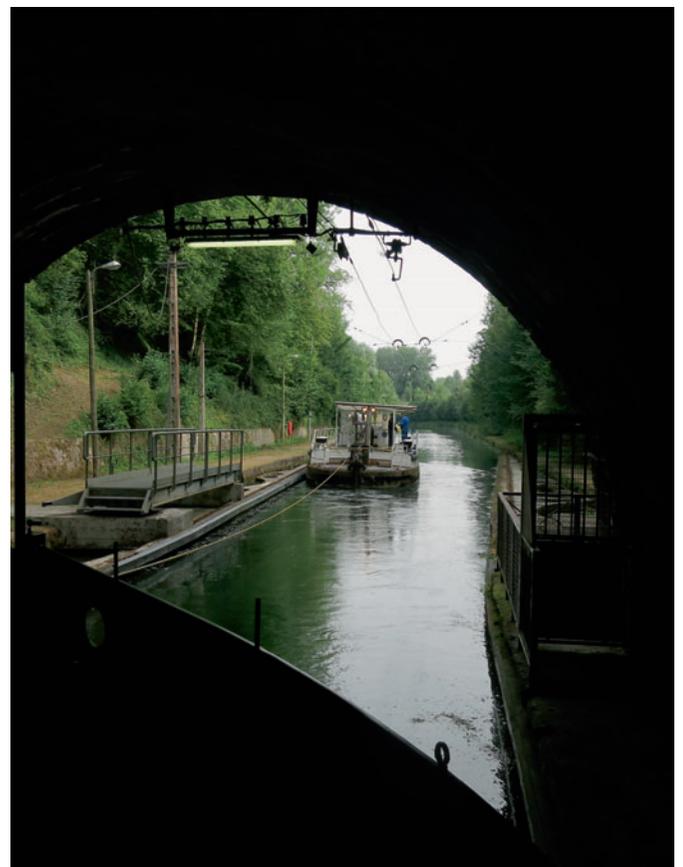
Die Schleusen auf dem Canal Nimy-Blaton-Péronnes und, ab Mons, auf dem Canal du Centre (Wallonie) haben einen Hub zwischen fünf und zwölfmässigen Me-



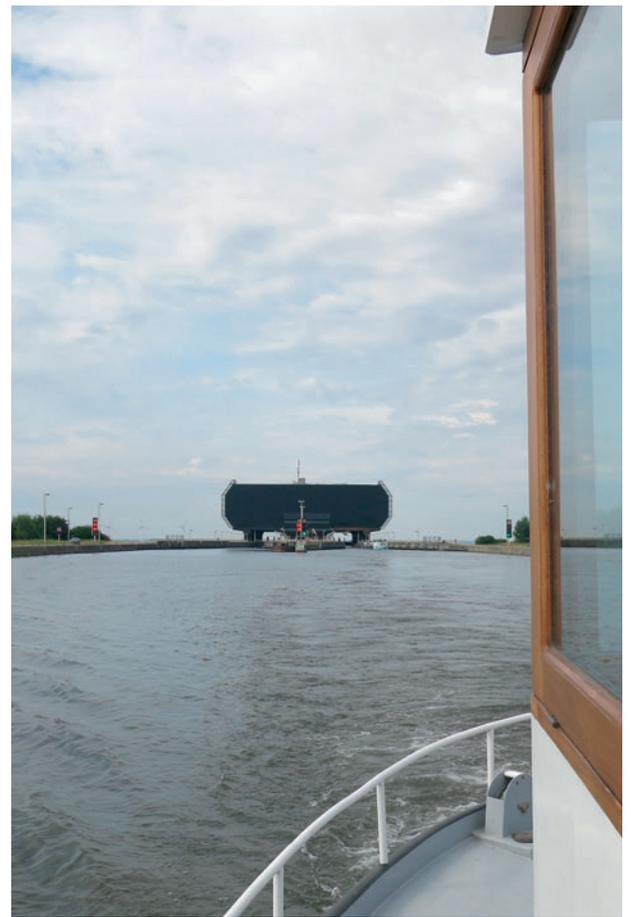
Eingang zum Tunnel von Ricqueval



Im Schlepptau durch den Tunnel



Auf der anderen Seite angekommen



Im Oberwasser des Grand Ascenseur de Strépy Thieu

Im Unterwasser des Grand Ascenseur de Strépy Thieu

tern, verfügen aber glücklicherweise über Schwimmpoller. Das erleichtert das Schleusen ungemein.

Nach einer langen Fahrt kam das imposante Bauwerk des Schiffslifts von Strépy-Thieu in Sicht. Einige hundert Meter vor dem Schiffslift zweigt der schmale Canal du Centre historique ab, der zu den historischen Schiffsliften führt. Unmittelbar vor dieser Abzweigung befindet sich ein hauptsächlich von der Berufsschiffahrt benützter Quai mit Umschlagplatz. Eigentlich hatte ich geplant, dort anzulegen. Aber auf dem besagten Umschlagplatz, stand, wie auf einer Perlenkette aufgereiht, ein gutes Dutzend Wohnmobile. Da wollten wir sicher nicht anlegen. Also weiter bis ins Unterwasser des Schiffslifts. Dort fanden wir, hinter einem französischen Hotelschiff, einen sicheren und ruhigen Liegeplatz.

Mit dem Schiffslift von Strépy-Thieu sind Charlotte und ich übrigens bereits 2006 (www.kinette.ch Bericht 17) und 2011 (www.kinette.ch Bericht 74) gefahren. Alle Bilder und die technischen Angaben finden sich dort.

Paul und Susanne hatten die teilweise langen und ermüdenden Fahrtage mit Bravour gemeistert. Offensichtlich kamen die beiden frischgebackenen Schiffs-eigner allmählich vom Stress- in den Spassmodus – und so sollte es eigentlich ja auch sein! Im Spassmodus war ich übrigens von Anbeginn weg, weil meine Crew ausgesprochen nett war. Paul entpuppte sich zudem als guter Koch; ich wurde richtiggehend verwöhnt. Kommt hinzu, dass beide beim Handling der 24 Meter langen und über 70 Tonnen schweren «Tarahumara» täglich Fortschritte machten.

Für mich selbst war diese Reise übrigens auch lehrreich. Nach vierzehn Jahren am Steuer eines ähnlich grossen Schiffes sind bei mir alle Abläufe sozusagen automatisiert. Es war mir beispielsweise nicht mehr bewusst gewesen, dass auch Geradeausfahrt wegen des Radlaufeffekts ständig kleine Korrekturen erfordert, weil ich sie völlig automatisch vornehme. Ich erinnerte mich auch an meine Anfänge, als ich etwa beim Anlegen zuerst überlegen musste, welche Ruderstellung welche Schiffsbewegung bewirken würde – und dann das Steuerrad doch in die falsche Richtung drehte... Die Erinnerung an die eigenen Anfänge macht nachsichtig, wenn man wieder einmal mit Anfängern unterwegs ist.

Wir verbrachten jedenfalls eine ruhige Nacht im Unterwasser des Grand Ascenseur de Strépy-Thieu, frühstückten in Ruhe und konnten kurz nach 9 Uhr morgens in die Wanne des Schiffsliftes einfahren.

Die Fahrt 70 Meter in die Höhe dauerte nur einige Minuten, dann waren wir auf dem Canal du Centre (Wallonie), der nach einigen Kilometern in den Kanal Charleroi-Bruxelles mündet. Würde man nördlich auf diesem Kanal fahren, käme man zum Schräglift von Ronquières und nach Brüssel, biegt man über Steuerbord in den Kanal ein und fährt in südlicher Richtung, gelangt man via Charleroi auf der Sambre nach Namur. Das war unser Zwischenziel, denn in Namur wollten wir Wasser bunkern und die Lebensmittelvorräte ergänzen.

Ich teilte unsere Tagesetappen so ein, dass wir etwa morgens um 10:00 Uhr in Namur einlaufen würden, um so ziemlich sicher einen Liegeplatz zu finden. Diese



Am Quai du Casino in Namur

Rechnung ging auf: Am Quai war ein perfekter Liegeplatz für uns frei, in unmittelbarer Nähe einer Wasserzapfstelle und einer Stromsäule.

Vier Stunden nach unserer Ankunft war alles erledigt: Die Wäsche war gewaschen, wir hatten 2000 Liter Wasser gebunkert, die Einkäufe waren verstaut und gepflegt waren wir ebenfalls. «

Im nächsten Schleusenschiffer geht unsere Reise weiter... Teil 2, Namur bis Hasselt



Christian Huber
www.kinette.ch