

Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs SSK | Club Suisse des Ecluseurs CSE

1-2020  
CHF 8.20  
www.ssk-cse.ch

# Schleusenschiffer

Mit der «Tarahumara» von Namur nach Hasselt | 4  
Beobachtung in den Niederlanden: Magnetangler | 12  
Der SSK-Frieslandtreff 2019 in Woudsend | 14



# Mit der «Tarahumara» von Saint-Quentin bis Namur (Teil 2)



Instruktor und Begleiter, nicht Steuermann

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. Im letzten Schleusenschiffer wurde der erste Teil unserer Reise, von Saint-Quentin bis nach Namur, beschrieben. Jetzt geht's weiter auf der Maas.

**Text und Bilder** *Christian Huber*



Die Maas in Belgien



41° Celsius am 25. Juli

» Die Fahrt auf der belgischen Maas bietet abwechslungsweise eine wundervolle Sicht auf eine von schroffen Felsen eingerahmte Flusslandschaft sowie auf riesige Gipswerke und Kernkraftwerke. Die Gross-Schleusen auf der Maas konnten wir ohne Wartezeiten und ohne Probleme passieren. Kurz nach 19 Uhr wurde es Zeit, einen Liegeplatz für die Nacht zu suchen. Ich hatte den etwa 50m langen Quai von Amay im Visier, an welchem Charlotte und ich im Mai 2018 mit defektem Bugstrahlmotor lagen, als wir die «Independent» unseres SSK-Kollegen Carl Meyer von Rotterdam nach Toul überführten ([www.kinette.ch](http://www.kinette.ch) Bericht 150). Aber ob dort so spät am Abend noch ein Liegeplatz frei sein würde? Wie der Quai in Sicht kam, sahen wir,



Idyll an der belgischen Maas



Einfahrt in 't Bassin in Maastricht



Es geht auch ohne Motor  
(Bild von Urs Eberhardt zur Verfügung gestellt)

dass er durch eine Tjalk, nämlich die niederländische «Hardy» sowie eine Segelyacht belegt war. Wir näherten uns der «Hardy» in Schleichfahrt, das Eignerpaar kam an Deck und ich fragte sie höflich, ob wir für die Nacht längsseits liegen könnten. Das ist unter Schiffen eigentlich eine Selbstverständlichkeit, das sahen auch David und Lieke, das Eignerpaar, so und waren uns beim Vertäuen behilflich. Nach einem kurzen Klönschnack – so nennt man in Norddeutschland eine gemütliche Plauderei – waren wir bezüglich der jeweiligen Reiseziele aufdatiert.

Nach einer ausgesprochen ruhigen Nacht neben der «Hardy» liefen wir früh am nächsten Morgen aus, denn die Meteo sagte Höchsttemperaturen bis 41° Celsius voraus. Mein Ziel war Maastricht. Zeitlich und streckenmässig lag das drin. Von unterwegs rief Susanne die Hafenmeisterin des historischen Binnenhafens 't Bassin in Maastricht an: Sie werde uns einen Liegeplatz reservieren. Damit war das Ziel für diesen Tag vorgegeben.

Die Maas ist dort, wo nicht Industrie und Fabriken das Ufer säumen, sehr idyllisch. Während der Fahrt kletterte das Thermometer unaufhaltsam in Richtung der prognostizierten 41° Celsius. Vor der belgisch-niederländischen Grenze verliessen wir die Maas und fuhren ein längeres Stück auf dem Albertkanal. Alles war im grünen Bereich, bis unvermittelt ein schriller Alarm losging: «Feueralarm in Zone 1» stand auf dem Display und das hiess Feuer im Maschinenraum. Das ist der Albtraum jeder Schiffsbesatzung!



Schwimmpoller in den grossen Maasschleusen

Der Maschinenraum der «Tarhumara» wird von einer Kamera überwacht, deren Bild man auf den Bildschirm im Steuerhaus legen kann. Da war aber kein Feuer sichtbar. Während der Alarm weiter durchdringend schrillte, übernahm ich das Steuer und Paul öffnete das Schott zum Maschinenraum. Offensichtlich handelte es sich um einen Fehlalarm. Die Ursache war schnell gefunden: Der Sensor des Feualarms im Maschinenraum war direkt an einer Strebe des stählernen Achterdecks angebracht. Dort hatte der Voreigner sein Auto abgestellt, sodass der Stahl des Achterdecks beschattet war. Aber jetzt brannte die Sonne unbarmerzig darauf, was den Alarm ausgelöst hatte. Somit wäre alles im grünen Bereich gewesen – wäre, wenn Paul gewusst hätte, wie man den Feualarm abstellt. Aber da war nirgends ein Reset-Knopf oder dergleichen sichtbar. Während das nervtötende, durch Mark und Bein gehende Schrillen anhielt, legten wir am Ufer an – Neptun hatte uns einen Quai beschert – und Paul machte sich auf die Suche nach einer Möglichkeit, den Alarm zum Schweigen zu bringen. Die Suche blieb ergebnislos. Schliesslich rief er den Voreigner an, der glücklicherweise den Anruf entgegennahm und Rat wusste.

Nach dem Schleusenkomplex von Lanaye waren wir glücklich in den Niederlanden, kurz vor Maastricht. Die Schleuse von der Maas in den Binnenhafen 't Bassin (Schleuse Nr. 20) ist, fährt man sie von der Maas aus an, etwas versteckt, weil sie von einer Spundwand und einem kleinen Vorhafen verdeckt wird. In diesem Vorhafen warteten wir etwa eine Viertelstunde, bis uns die Hafenermeisterin schleuste. Eine feste Brücke führt über die Schleusenkammer, sie hat laut Angaben in den Büchern eine Durchfahrts Höhe von 3.6 Meter.

Rein theoretisch wäre also einer entspannten Schleusung in den Maastrichter Binnenhafen nichts entgegengestanden. Wie gesagt: rein theoretisch. Als sich die Schleusentore wieder öffneten, wollte Paul den Motor starten. Zwar drehte der Anlasser munter, aber der Schiffsdiesel zündete nicht. Nach dem x-ten Versuch fanden wir uns mit unserem Schicksal ab, dass wir die 80 Tonnen schwere Dame «Tarhumara» händisch aus der Schleuse würden schleppen resp. ziehen müssen. Weil Murphy's Law immer und überall gilt, waren wir nämlich unter der besagten niederen Brücke, hatte es keinen Zugang von der Schleuse her und konnten wir kein Tau an Land geben.

«Aller Anfang ist schwer» – dies gilt vor allem, bis man ein Schiff vom Gewicht der «Tarhumara» einmal in Bewegung gebracht hat. Hat die Masse einmal – wenn auch nur wenig – Fahrt aufgenommen, ist es nur noch halb so schlimm. Als der Bug unter der Brücke durch war, konnten wir der Hafenermeisterin ein Tau reichen und sie war sich nicht zu schade, kräftig anzupacken.

Paul vermutete, dass sich in der Dieselfuhr hitzebedingt Luftbläschen gebildet hätten – was ja bei 41°C im nicht vorhandenen Schatten nicht verwunderlich gewesen wäre – und dass vorerst einmal Abwarten angesagt sei. Das erwies sich als weise, denn nach einem gediegenen Nachtessen in einem der Restaurants am Hafen liess sich der Motor ohne die geringsten Probleme starten.

Das war auch am nächsten Morgen noch so, wir liefen mit der ersten Schleusung morgens um 09:00 Uhr aus und fuhren auf der Maas weiter zu Tal. Die grossen Maasschleusen Born, Maasbracht und Heel mit bis zu rund 11 Meter Hub sind allesamt mit Schwimmpollern ausgerüstet, teilweise sogar nummeriert. Belfeld und Sambeek haben hingegen keine Schwimmpoller, dafür aber nur 3.25 m Hub.

Die nächste Tagesetappe führte uns in die Gegend um Arnhem/Nijmegen. Dort sind Liegeplätze rar, die für ein Schiff über zwanzig Meter in Frage kommenden Sportboothäfen waren – Hochsaison, Ferienzeit und bevorstehendes Wochenende! – ausnahmslos ausgebucht. Vielleicht würden wir irgendwo vor Anker gehen müssen. In der zweiten Hälfte des Nachmittags bogen wir in den Kanal ein, der die Maas mit dem Waal, einem Rheinarm, verbindet und fuhren Richtung Nijmegen bis zum Ende des Maas-Waal-Kanals ins Oberwasser der Schleuse Weurt. Das ist eine Doppelschleuse, zwischen den beiden Kammern ist ein mit «Sport» angeschriebener Steg, wo wir ruhig

und sicher – mit ausdrücklicher Zustimmung des Schleusenwärters – liegen konnten.

Die gute Nachricht war, dass wir einen Liegeplatz für die Nacht hatten, die schlechte Nachricht, dass der Generator nicht startete. Aus irgendeinem Grund war der Startakku leer, er hatte nur noch 11.66 Volt. Paul lud ihn mit dem Ladegerät, das funktionierte auch, aber die Frage blieb, warum der Akku leer war. Hatte er das Ende seines Lebenszyklus erreicht oder lud der Alternator des Generators nicht?



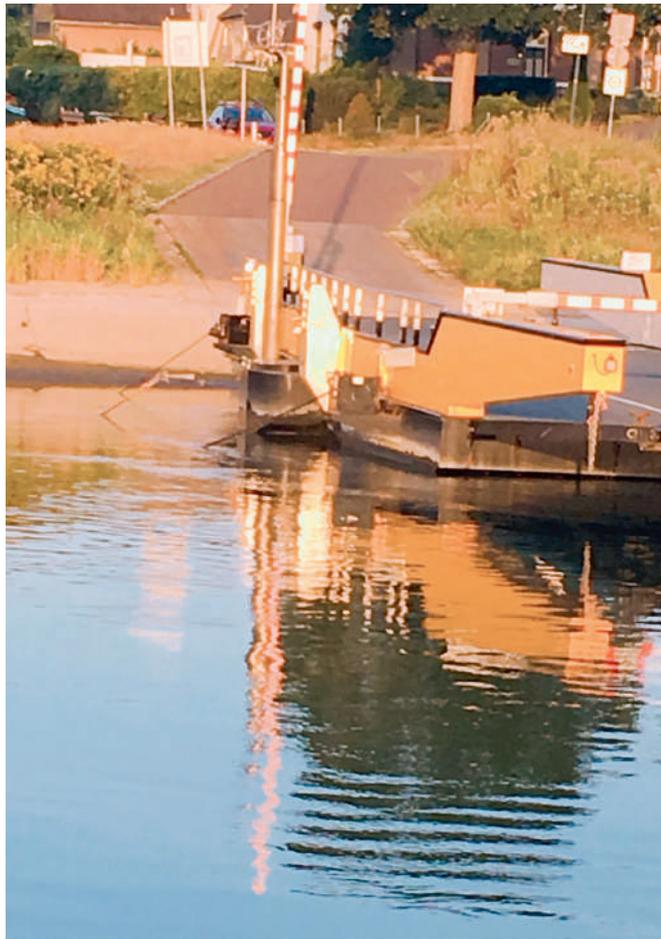
Auf dem Rhein zu Berg



Auf der Gelderse IJssel zu Tal

Ich rief den in all unseren Jahren auf dem Wasser zum Freund gewordenen Schiffselektiker Daniël Heuvelman aus Meerkerk an, der uns schon in Beez (Belgien) aus der Patsche geholfen hatte. Damals hatte er am Pfingstsonntag (!) einen fabrikneuen Ersatz montiert, als die Bugschraube von Carl Meyers «Independent» defekt war. Er liess sich die Situation schildern und schlug eine Messung vor. «Meten is weten» sagen die Niederländer, übersetzt etwa «Wer misst, der weiss». Paul lud also den Startakku mit dem mobilen Ladegerät auf 12.6 Volt, startete den Generator und der Akku fiel auf 8.6 Volt hinunter. Der Fall war klar. Daniël würde am nächsten Morgen mit einem neuen Startakku an Bord kommen.

Das bedeutete einen unfreiwilligen Ruhetag im Oberwasser der Schleuse Weurt. Daniël Heuvelman erschien pünktlich um 10 Uhr und baute den neuen Akku ein. Weil wir nach der Schleuse Weurt auf dem Waal, also dem niederländischen Rhein und nachher auf der Gelderse IJssel fahren würden – beides Fließgewässer mit munterer Strömung – empfahl ich Paul, zusammen mit Daniël die Hydraulik von Bug- und Heckanker zu prüfen. Der Voreigner hatte in Saint-Quentin auf meine entsprechende Frage geantwortet, er habe die beiden Anker überhaupt nie gebraucht. Bei unserer Kontrolle funktionierte der Heckanker problemlos – das ist bei der



Kettenfähre auf der Gelderse IJssel



An dieser Kette hängt die Fähre

Fahrt zu Tal im Notfall der Anker, auf den es ankommt. Beim Buganker funktionierte die Hydraulik nicht, aber die Ankerkette rauschte beim Lösen der Bremse aus und liess sich von Hand einholen.

Am nächsten Morgen war um 05:15 Uhr Tagwache. Eine Tasse Tee und dann schleusten wir in den Vorhafen der Schleuse Weurt, der auf den Rhein hinausführt. Ich meldete uns bei der Verkehrsleitzentrale Sector Nijmegen an – das ist für Schiffe länger als 20 Meter Vorschrift – und gab durch, dass wir auf den Rhein hinaus und dann zu Berg fahren wollten. «Tarahumara, in 300 und 600 m Entfernung kommen zwei Frachtschiffe zu Berg, nachher haben Sie freie Fahrt» war die Auskunft und auf entsprechende Frage informierte uns der Verkehrsleiter, dass die Gegenströmung zur Zeit ungefähr 3.5 km/h betrage. Wir würden also für die 21 Kilometer bis zur Einmündung in den Pannerdensch Kanaal bei einer Eigengeschwindigkeit von rund 10 km/h – mehr machte wegen des exponentiell steigenden Dieselverbrauchs keinen Sinn – etwas über drei Stunden Fahrt zu Berg benötigen.

Die Rechnung stimmte und nach etwas über drei Stunden bogen wir in den Pannerdensch Kanaal ein. Eine Tafel am Ufer «niet vrijvarende veerpont» kündigte die Pannerdensche Kettenfähre an. Ich erklärte Paul, was das für uns

bedeutete. Wenn die Fähre noch nicht losgefahren ist, muss man auf die Barrieren achten. Sind die Schlagbäume noch oben, bleibt sie liegen. Sind die Schlagbäume gesenkt und macht die Fähre eine leichte Tauchbewegung, so legt sie ab und man muss hinter dem Ankerfloss durchfahren. An diesem Ankerfloss ist nämlich die Kette befestigt, an welcher die Fähre mit Hilfe der Strömung übersetzt. Dieses Ankerfloss muss man auf der Seite passieren, von der aus die Fähre weggefahren ist. Gerät man nämlich zwischen Ankerfloss und Fähre, hat man wegen der Kette ein gröberes Problem, vor allem, wenn man mit der Strömung zu Tal fährt. Man sitzt dann buchstäblich in der Falle.

Nachdem wir diese Fähre ohne Zwischenfall passiert hatten, folgte bereits die nächste Lektion: Ein stromaufwärts, also zu Berg fahrendes Frachtschiff zeigte uns die «Blaue Tafel», darin ein weisses Blinklicht. Damit signalisierte uns der entgegenkommende Schiffsführer, dass er steuerbord auf steuerbord kreuzen wollte. Das quittiert man, indem man ebenfalls die – für Schiffe über zwanzig Meter (auch für Sportboote!) vorgeschriebene – Blaue Tafel zeigt. Stromaufwärts fahrende Schiffe benutzen nämlich bei Flussbiegungen wegen der dort geringeren Gegenströmung gerne die «Innenbahn».

Meine Crew begriff, dass es in Fliessgewässern mit regem Fahren- und Berufsverkehr Aufmerksamkeit und Konzentration verlangt. Dank der flotten Strömung waren wir bereits um 13:00 Uhr in Doesburg. Weiter zu fahren, machte für diesen Tag keinen Sinn, denn stromabwärts gab es bis Zwolle keinen geeigneten Hafen mehr, den wir noch zu einer Tageszeit hätten erreichen können, in der noch mit einem freien Liegeplatz zu rechnen gewesen wäre.

Mittlerweile hatte Paul die «Tarahumara» schon ordentlich im Griff. Sein Wende- und Anlegemanöver im Hafen von Doesburg war jedenfalls tadellos. Es war Samstag, unser Ziel war eine Werft in Hasselt. Am Sonntag würde niemand auf der Werft sein, also verbrachten wir das Wochenende in der alten Hansestadt Doesburg. In Doesburg befindet sich das Lalique-Museum. René Lalique (1860 – 1945) war einer der bekanntesten Glas- und Schmuckkünstler des art déco, der französischen Ausprägung des Jugendstils. Für Schmuck und Vasen von René Lalique werden heute Höchstpreise bezahlt und die Sammlung im Museum in Doesburg ist in ihrer Reichhaltigkeit schlicht atemberaubend. Ich gebe zu, dass ich diesen Ruhetag auch wegen dieses kulturellen Höhepunktes in vollen Zügen genoss, obwohl ich ja auf der «Tarahumara» einen Schoggi-Job hatte.

Am Montag liefen wir sehr früh aus. Das Ablegemanöver würde nicht ganz einfach werden. Hinter uns lag ein Plattbodenboot bis über das Heck der «Tarahumara», vor uns drei Yachten hintereinander an einem quer zu uns liegenden Steg. Ich besprach mit Paul und Susanne das Ablegemanöver und den Einsatz von Bug- und Heckschraube. Nach diesem Briefing legten wir ohne Komplikationen ab, tuckerten aus dem Hafen hinaus und dann gings auf der IJssel stromabwärts. Die aufgehende Sonne fuhr hinter den Büschen sozusagen mit – ein wunderschöner Anblick.

Die Gelderse IJssel ist schleusenfrei, die Strömung trug uns zügig zu Tal und wir waren bereits um 13:00 Uhr in Zwolle. Dort konnten wir nach kurzer Wartezeit zusammen mit mehreren Yachten in die Spoolder-Schleuse einfahren, zwei Stunden später liefen wir in die Werft bei Hasselt ein.

Damit waren wir nach rund 800 Kilometern und 61 Schleusen am Ziel. Für Paul und Susanne war diese Reise durch drei Länder ein Intensivkurs, in dem ihnen alles geboten worden war: kleine Freycinet-Schleusen und -Kanäle, Tunnels, grosse Kanäle mit Berufsverkehr und entsprechenden Schleusen, ein Schiffsliift, die Maas als grosser Strom, der Rhein mit viel Berufsschiffahrt samt Funkverkehr mit einem Verkehrsposten und anderen Schiffen, die schnell strömende IJssel mit Kettenfähren und Steuerbord-Steuerbord-Kreuzen sowie viele An- und Ablege- und Hafenmanöver.

Rückblickend bin ich froh, dass diese Reise unfallfrei verlaufen ist. Das ist bei (Gross-)Schiffsungewohnten nicht ganz selbstverständlich, denn die Unfallgefahr auf einem 80-Tonnen-Schiff darf man nicht unterschätzen – ein Tau, in welchem man sich verfängt, ein Poller, über den man stolpert. Aber es ist nichts passiert und Schiff mit Mannschaft sind heil am Ziel angekommen. Ich blicke mit einem guten Gefühl auf diese Reise zurück, nicht zuletzt, weil meine Crew nicht nur sehr schnell gelernt hat, sondern weil sie auch ausgesprochen nette Gastgeber waren. Fast ein bisschen schade, sind Paul und Susanne von jetzt an in der Lage, ohne mich weiter zu fahren ... «



Glücklich am Ziel



**Christian Huber**  
www.kinette.ch