

Ferien auf dem Hausboot?

Lange geplant hatten wir den Urlaub nicht. Etwa vier Wochen vor Ferienbeginn kam die Überlegung vielleicht mal einen Hausbooturlaub (so als Test und nur für eine Woche) zu machen. Also ins Internet und gesucht. Es gibt vier / fünf wirklich große Anbieter. Die nehmen sich auch vom Preis her alle nicht so viel, leider, denn die Preise sind wirklich nicht niedrig. Für eine Woche Hauptsaison und ein Boot für zwei bis max. vier Personen bezahlt man normalerweise locker 1.000,-- € plus Betriebsstunden (ca. 4,-- € / h), die Kosten für die An und Abreise nicht zu vergessen.

So suchten wir weiter, es musste doch irgendwo auch „Preisbrecher“ geben. Und siehe da, irgendwann und mit dem Suchbegriff „Bootsferien“ kam ein weiterer Anbieter zum Vorschein >Navig Plaisance Strasbourg<. Dort sollte ein Boot in der von uns veranschlagten Größe und in dem geplanten Zeitraum für zwei Personen 686,-- € kosten, also ca. 25 % weniger als bei den anderen. Na, da musste doch zugegriffen werden. Die Email wurde sofort gesendet.

Schon am nächsten Tag hatten wir „Post“. Der Anbieter tat uns kund, das in dem von uns gewünschten Zeitraum ein Boot frei wäre. Also überlegten wir nicht lange, es waren ja nur noch zwei Wochen bis zum Urlaubsbeginn, und meldeten uns an.

Die Anmeldung wurde bestätigt und wir erhielten noch eine Telefonnummer. Die versuchten wir gleich mal anzurufen, in der Hoffnung dass der Gesprächspartner wenigstens etwas Deutsch konnte. Wir waren sehr überrascht, unsere Hoffnung wurde nicht enttäuscht, denn der Herr sprach sogar sehr gut deutsch.

Wie sich später herausstellte sprechen sehr viele Elsässer relativ gut deutsch. Wir versuchten noch einen „Last Minute Rabatt“ auszuhandeln, das war aber leider nicht möglich. Die Bezahlung wäre bei der kurzfristigen Anmeldung auch kein Problem wurde uns mitgeteilt, wir sollen halt bei Ankunft zahlen. Das war natürlich großzügig, denn normalerweise muß bei der Anmeldung 25% und vier Wochen vor dem Start der Rest plus Kautions bezahlt werden.

Wir erfahren noch, daß das Boot leider keinen Elektroanschluss (weder 230V noch 12V) hat und dass in der Küche leider nur ein zwei Flammen Gasherd ohne Backofen installiert ist. Das letztere sollte kein großes Problem sein, Marianne hatte sowieso nicht vor den Urlaub in der Kombüse zu verbringen. Der fehlende Stromanschluss dagegen war eins. Nassrasieren ist nicht mein Ding, und Marianne wird ihre Haare im Fahrtwind sicher auch nicht so ohne weiteres trocken bekommen. Es musste ein transportabler Stromwandler mit entsprechendem Akku her. Von einem Bekannten konnten wir uns einen ausleihen, die notwendigen Akkus ebenfalls.

Die Reisevorbereitungen liefen also an und am 22.06.2002 um Uhr 8:00 gings mit dem Auto los, vom Harz aus nach Strasbourg. Das Navigationssystem meinte es würde ca. vier Stunden und zwanzig Minuten dauern. Bei Karlsruhe gab es einen Stau und so waren wir nur etwas später als vorausberechnet, um ca. Uhr 13:15 in Strasbourg.

Nun hieß es nur noch den Anleger zu finden. Die Wegbeschreibung war zwar gut, es handelte sich aber um eine Handskizze und mit den Proportionen kam ich nicht so ganz klar. Marianne hatte dann plötzlich eine Straße (Straße? Das war meiner Meinung nach nur ein befestigter Weg) mit dem Namensschild im Vorbeifahren gesehen. Ich wendete an der nächsten Kreuzung und fuhr in die „Straße“ hinein, wobei uns jedoch ein Schild irritierte, das eigentlich die Einfahrt verbot.

Der Weg –es paßte gerade ein Auto drauf– schlängelte sich unter einigen Eisenbahn und Straßenbrücken durch, ein Anleger war nicht zu sehen nur so was ähnliches wie eine kleine Werftanlage. Also waren wir hier doch falsch. Wir wendeten und fuhren wieder zurück.

Nach einer 30 minütigen Stadtrundfahrt kamen wir zu einer Auffahrt der uns bekannten Autobahn. Also fuhren wir auf dieser erst mal wieder zum Ausgangspunkt zurück. Nun war guter Rat teuer. Dann starteten wir den zweiten Versuch, fuhren wieder in den Weg hinein um noch mal zu schauen. Als wir in Höhe des „Werftgeländes“ waren, tauchte aus einem etwas rostig wirkendem Tor ein freundlich winkender Herr auf. „Suchen sie Navig Plaisance“? Genau, und schon waren wir da.

Samstag, 22.06.2002 Start ins Ungewisse

Als erstes schauten wir uns das Boot an. Es war ein Boot vom Typ Riviera 2+2 <http://www.navig-plaisance.com/html/bateaux-de.html>. Das war unsere erste Begegnung mit einem „Hausboot“ und so kam uns alles sehr eng und klein vor. Aber für zwei Personen würde es schon ausreichend Platz bieten.

Nachdem eingeräumt war (Marianne war die Lademeisterin), bekamen wir eine Einweisung in die Bedienung des Bootes. Eigentlich alles recht einfach. Der Herr erklärte uns, dass er jetzt mit uns noch eine kurze Fahrt machen würde, und dass wir ihn dann hinter der ersten Schleuse absetzen könnten. Die Leinen waren schon fast los, da viel uns (nicht ihm) ein, dass wir ja eigentlich auch noch bezahlen müssten. Also, Kommando zurück, nochmal von Bord und kurz in sein Büro. Den Mietpreis zahlten wir in Bar, für die Kautions (750.-- €) akzeptierte er einen Euro Scheck. Ja, und dann ging es wirklich los.

Ich durfte das Boot, nachdem er es vom Anleger in Rückwärtsfahrt wegbugsiert hatte, führen. Das war gewöhnungsbedürftig, eine Masse wie ein Kleinlaster, aber irgendwie fehlte eine vernünftige Bremse...

Bis zur ersten Schleuse war es nur ca. 700m. Die Schleuse wurde durch ein über dem Wasser hängendes Seil ca. 100m vor der Schleuse in Betrieb gesetzt. Langsam und vorsichtig manövrierte ich das Boot hinein und hielt es an (anhalten heißt „Aufstoppen“). Mit dem Bootshaken zogen wir das Boot an die Schleusenwand und machten die Leinen fest. Nach dem Festmachen musste noch eine blaue Stange betätigt werden, um die Schleuse in Betrieb zu setzen.

Die hinteren Schleusentore schlossen sich und die Schleuse wurde entleert. Dann öffneten sich die vorderen Tore, und wir konnten hinausfahren. Kurz hinter der Schleuse kamen wir an einem Bootsanleger vorbei. Dort machen wir auf Weisung des netten Herrn kurz fest, und er entließ uns dann mit dem Boot in die Kanäle. Für die Weiterfahrt gab er uns noch ein paar Tipps über die zu befahrende Wegstrecke –wir dürfen nicht zum Rhein, und auch nicht auf die Ill- verabschiedete sich und dann waren wir allein, mit uns, und dem Boot.

Vor der Weiterfahrt machten wir uns zunächst über die an Bord befindlichen Kartenwerke her. Schließlich mussten wir uns ja erst einmal orientieren, wo es lang ging. Viele Möglichkeiten gab es dabei nicht, jedoch dürfen nicht alle Kanäle in Strasbourg von Hausbooten befahren werden. Die Route war schnell gefunden und so konnten wir unsere Reise auf dem Wasser starten.

Na denn man los. Nach kurzer Fahrtstrecke kamen wir am Gebäude des Europaparlaments vorbei.



Nach ca. 20 Minuten dachte der Skipper schon „alles gar nicht so schlimm“. Dieser Gedanke stellte sich allerdings kurze Zeit später als ein gravierender Irrtum heraus.

Die nächste Schleuse kam nach einer Biegung in Sicht. Ein Sportboot überholte uns. Wieso eigentlich? nach unseren Informationen war die Höchstgeschwindigkeit auf allen Kanälen 8 Km/h, unabhängig vom Fahrzeugtyp, und unser Boot lief mit 8 Km/h. Na uns konnte es ja egal sein. Das Boot fuhr vor uns in die Schleuse, und wir hinterher. Der Schleusenvorgang war unproblematisch und nach kurzer Zeitdauer konnten wir auf der anderen Seite der Schleuse wieder herausfahren.

Kurz hinter der Schleuse fiel uns allerdings auf, dass dort am rechten Ufer ein paar Leute auf Klappstühlen an einem Camping Tisch mit Stopuhren oder etwas ähnlichem saßen. Komisch... ja und ehe wir uns noch weitere Gedanken dazu machen konnten, tauchten plötzlich Backbord voraus aus einer schmalen Einmündung ein paar Kanus auf, die wohl ein Rennen führen. Das Sportboot stoppte auf, wir auch (ging mit dem Rückwärtsgang und viel Gefühl doch ganz gut). Dann kamen weitere Kanus, leider alle auf unserer Seite des Fahrwassers.

Die am Ufer stehenden Leute deuteten uns durch gestikulieren an, das wir das Fahrwasser auf dieser Seite räumen sollten. Das Sportboot vor uns änderte seinen Kurs nach Backbord und fuhr mit kleiner Fahrt zur linken Fahrwasserseite hinüber (das waren scheinbar Franzosen, die wohl verstanden hatten was man uns zugerufen hatte), wir taten es ihnen nach. Nachdem scheinbar das letzte Kanu durch war, beschleunigte das Sportboot normal, wir schlossen uns an.

Das Sportboot hatte gerade die Einmündung backbord querab passiert -wir waren direkt hinter dem Boot und somit knapp vor der Einmündung- tauchten etliche weitere Kanus auf.

Das Sportboot kam gerade noch durch, aber wir waren nun mitten im Rennen, überall nur Kanus. Da man Ruderbooten ausweichen muß, versuchte ich zurückzusetzen, um aus dem Einmündungsbereich und aus der „Meute“ heraus zu kommen. Einer der Kanufahrer hatte zwischenzeitlich aber entschieden das er, eine Abkürzung nutzend, hinter unserem Heck durchfahren mußte. Da so ein Boot keine Rückspiegel hat, und der Sichtbereich doch etwas eingeschränkt ist, wurde es dann etwas eng. Nur Mariannes lauter Warnruf „rettete“ ihn. Hinterher erzählte sie mir, sie hätte ihn schon fast bei uns mit im Boot sitzen sehen. Mit Fahrt voraus stoppte ich das Boot wieder auf.

Die Kanufahrer hatten nun wegen des Hindernisses teilweise ihr Rennen unterbrochen und gestikulierten wild durcheinander. Wir verstanden zwar kein Wort, aber wir waren wohl irgendwie nach deren Meinung an der falschen Stelle. Es gab nur eine Möglichkeit, die Situation musste nun klar und deutlich geklärt werden. Ich beschleunigte etwas und das Boot nahm ganz langsam Fahrt auf. Wir waren nun deutlich als in Bewegung befindliches Hindernis zu erkennen, und die Kanuführer konnten sich nun aussuchen, wo sie an uns vorbeifahren wollten. Einige bogelten sich trotzdem noch vor unserem Bug durch. Dann waren auch wir vorbei.

Im nachhinein war uns eigentlich klar, Schuld an der Situation hatte zunächst mal die Regattaleitung, es waren nirgendwo Hinweise auf dieses Rennen zu finden gewesen, keine Schilder, Tafeln oder ähnliches. Und der Fahrer des Sportbootes hätte nicht freiwillig und ohne Not seine Fahrwasserseite verlassen dürfen. Gemäß dem Rechtsfahrgebot hätten die Kanus zwangsläufig auf Ihrer Seite bleiben müssen und wären so weder dem Sportboot noch uns in die Quere gekommen.

Nachdem ich mir ein paar Schweißtropfen von der Stirn gewischt hatte fuhren wir weiter. In Abständen von zunächst ca. 1,5 Km kam eine Schleuse nach der anderen. Die Inbetriebnahme der Schleusen erfolgte teilweise manuell über Zugleinen die über den Kanal gespannt waren, und teilweise über Radar. Um ca. Uhr 18:30 passierten wir die für den ersten Reisetag letzte Schleuse und machten das Boot fest. Links und rechts vom Kanal war Wald, wir lagen mit unserem Boot schön im Schatten. Das Wetter war auf unserer Seite, es war wunderbar warm. Dann war auch erst einmal Zeit das Bordbuch zu lesen (eigentlich sollte man so etwas ja vor Fahrtantritt machen...).

Sonntag, 23.06.2002

Um Uhr 7:00 waren wir beide wach. Marianne hatte schlecht geschlafen, warum wusste sie auch nicht. Nach der Morgentoilette und dem anschließenden gemütlichen Frühstück machten wir klar Schiff. Gemäß Betriebsanweisung kontrollierte ich den Ölstand und den Kühlwasserstand, reinigte das Sieb des Kühlkreislaufs und um Uhr 9:00 ging es dann los.

Die Schleusen sollten laut Beschreibung von nun an in Schleusenketten eingeteilt sein. Nach dem manuellen Auslösen der ersten Schleuse wird die nächste Schleuse unter Einbeziehung der Fahrzeit des Bootes automatisch ausgelöst, so dass diese bei Ankunft schon einfahrbereit ist. Das zieht sich dann so durch die ganze Schleusenkette fort (zumindest theoretisch). Die erste Schleusenkette (Nr. 46 bis Nr. 42) klappte reibungslos.



Eine wunderschöne Landschaft zog im gemütlichem Tempo an uns vorbei (oder eher doch umgekehrt?). Nach Ausfahrt aus der letzten Schleuse der ersten Kette machten wir einen kurzen Zwischenstopp. Diese Zwischenstopps sind ein Problem wenn man sie innerhalb der Schleusenkette macht. Man unterbricht dann den automatischen Schleusentakt und hat dann gezwungenermaßen nach dem Zwischenaufenthalt eine Wartezeit bei der nächsten Schleuse. Auch bei der nächsten Etappe gab es keine Probleme (Nr. 41 – Nr. 37). Die Rechts und links des Kanals befindlichen Wege (früher die Treidelpfade) waren alle gut in Schuss. Meistens asphaltiert oder gepflastert. Die Elsässer schienen uns ein Volk der Jogger, Radfahrer und Inline-Skater-Fahrer zu sein. Es vergingen wohl keine fünf Minuten in denn nicht mindestens ein paar dieser Volksvertreter vorbei kamen. Die waren natürlich alle schneller als die Boote die nur mit 6-8 Km/h fahren durften. Selbst die Jogger überholten uns ständig.

Die letzte Schleuse dieser Kette passierten wir um Uhr 11:30. Wir machten fest und beschlossen hier die Mittagspause zu verbringen (zwischen der Nr. 37 und der Nr. 36). Die Sonne schien schon den ganzen Tag so dass es uns langsam recht warm wurde. So starteten wir um Uhr 13:00 um die nächste Schleusenkette (36 – 32) zu durchlaufen.

In der Schleuse 33 erwischte es uns dann. Irgendwer hatte innerhalb der Kette Pause gemacht, und war dann vor uns (und ohne uns) in die für uns vorbereitete Schleuse gefahren. Unsere Kette war also unterbrochen. Wir machten am Ufer fest. Ich ging zum Schleusenhäuschen hoch und betätigte den Rufknopf. Es meldete sich jemand, und der konnte sogar deutsch. Er teilte mir mit, dass er die Schleusen neu programmieren würde. Und tatsächlich, nach ein paar Minuten rührte sich etwas, die Schleuse bereitete sich vor.

Nach kurzer Wartezeit fuhr mit uns in die Schleuse ein Segelboot mit Hilfsmotor ein. Die beiden Männer an Bord machten so etwas scheinbar auch das erstmal, sie fuhren als erste ein (normalerweise ist vor Schleusen das Überholen verboten) und bekamen so vorne in der Schleuse beim Befüllen die meisten Wellen ab. Aber sie schienen lernfähig zu sein. In der nächsten Schleuse ließen sie uns vor.

Kurz nach dem Ausfahren aus dieser Schleuse kamen wir in Saverne an. Saverne ist eine sehr schöne alte Stadt mit einem hübschen Hafen. Vom Hafen aus hat man einen herrlichen Blick auf das Schloss von Saverne. Wir suchten einen Anlegeplatz, wo wir Wasser nachtanken und unseren Müll entsorgen konnten. Den Müll waren wir schnell los. In direkter Nähe im frei zugänglichen Hafenbereich waren eine Reihe von entsprechenden Containern aufgestellt. Einen Wasseranschluss gab es in diesem Bereich aber nicht. In Sichtweite war ein Charterbüro, und wir beschlossen dort nachzufragen. Der freundliche Herr teilte uns mit, dass wir einfach an den Steg des Bootsvermieters (hier Nicols) anlegen und die Tanks dort füllen könnten (natürlich kostenlos).

Nach einem kleinen Ausflug in die Stadt legten wir um Uhr 17:00 ab um die nächste Etappe zu beginnen. Die war natürlich nicht mehr an diesem Tag zu schaffen, wir wollten aber aus der Stadt raus und dort wo der Kanal im Wald verläuft übernachten. Wir beschlossen also, uns wie empfohlen, vor dem Schleusen beim Schleusenwärter abzumelden (wegen der Schleusenkette). So fuhren wir aus dem Hafen raus in den Kanal hinein. Dort war auch schon die Schleuse, mit einer Hubhöhe von 5,43 m eine Doppelschleuse.



Es fuhren gerade zwei Boote heraus. Hinter uns war weiter kein Boot, also fuhren wir hinein, mit der Leine in der Hand turnte ich die Leiter hoch, legte sie oben um die Klampe und lies das andere Ende wieder hinunter. Die Schleuse wurde vom Schleusenwärter in Betrieb gesetzt. Die mehr als 6 m hohen Tore schlossen sich und das Wasser strömte mit großem Schwall hinein. Marianne hielt nun tapfer die Stellung auf dem Boot, bis es nach kurzer Zeit oben in der Schleuse angelangt war. Während des Schleusenvorgangs hatten wir entdeckt, dass an der anderen Seite der Schleusenkammer senkrecht übereinander versenkte Klampen angebracht waren. Die artistische Nummer mit der Leine nach oben zu klettern hätte ich mir also auch sparen können. Na ja, man gönnt sich ja sonst nichts. Oben um die Schleuse herum standen an die hundert Touristen die das Schleusen beobachteten. Nachdem die Schleuse gefüllt war fuhren wir hinaus, machten das Boot fest und meldeten dem Schleusenwärter zwischen welchen Schleusen in der Kette wir pausieren wollten.

Vom Schleusenwärter erfuhren wir, daß wir bergwärts nicht erst ab Uhr 09:00 sondern bereits ab Uhr 07:00 fahren könnten. Wir fuhren weiter, die Schleuse 29 machte keine Probleme, in der 28 erwischte es uns wieder. Die Schleuse zeigte rot, dann rot-grün, das Wasser lief ab. Wir waren in freudiger Erwartung... dann sprang die Anzeige wieder auf rot und nichts ging mehr. Also machten wir unser Boot fest. Ich stieg aus und ging zur Sprechanlage, schilderte das Problem, Kommentar –kein Problem ich steure fern-. Um Uhr 18:15 waren wir durch und wollten noch eine Schleuse weiter, da in diesem Kanalabschnitt direkt neben dem Kanal die Bahntrasse Paris - Straßburg verläuft, und das war dann doch nicht unbedingt unser Wunschnachtquartier.

Also machten wir uns auf zur Schleuse 27. Um Uhr 18:30 waren wir vor Ort. Die Anzeige war auf rot. Wir legten an, ich stieg aus, ging hoch zur Schleuse, die Schleuse war gefüllt. Kein Problem dachte ich, drückte den Bedienungshebel (blaue Stange), aber es tat sich nichts. Also ging ich wieder an die Sprechanlage, der Kommentar: kann gar nicht sein. Dann nach mehrfachen Versuchen schaltete er irgendwas, das obere Tor öffnete sich. Man teilte mir mit das ich noch mal die blaue Stange betätigen sollte. Das Tor schloss sich wieder, das Wasser lief ab, das untere Tor ging auf, wir machten uns bereit zum Einfahren. Aber das Signal der Schleuse zeigte nur rot / grün. Normalerweise darf man dann nicht einfahren. Also ging ich wieder an die Sprechanlage, Kommentar: macht nichts fahren sie trotzdem ein.

Wir taten wie uns geheißen, fuhren mit dem Boot hinein und machten fest. Ich drückte die blaue Stange, und wieder passierte nichts. Es war Uhr 18:55 ab Uhr 19:00 wäre das Schleusen nicht

mehr möglich gewesen. Also ging ich wieder zur Sprechanlage. Kommentar: das verstehe er nicht.

Aber er schaltete wieder irgend etwas, und plötzlich füllte sich die Schleuse, nur das obere Tor ging nicht auf. Wieder ging ich zur Sprechanlage. Kommentar: Rütteln Sie mal kräftig an dem Tor. „Wie jetzt, das soll etwas bringen?“ fragte ich mich. Ich schaute mir prüfend meine Oberarmmuskulatur an, dann ging mein Blick zum Tor und dann, oh Wunder, das Tor hatte es sich anders überlegt und öffnete sich. Vielleicht hatte es die Drohung mit dem Rütteln verstanden?

Um Uhr 18:58 liefen wir aus der Schleuse aus. Wir wollten uns ein paar hundert Meter weiter hinter einer Biegung den bereits auf der Karte ausgeguckten Platz zum Übernachten ansehen. Der war aber bereits belegt. Ein Stück weiter hinter der nächsten Biegung lag auch schon ein Boot. Wir fuhren weiter und machten dann ca. 100 m vor der Schleuse 26 fest. Nach dem Stress hatten wir uns das Abendessen und ein schönes Glas Wein wohl verdient. Das Rot des Sonnenuntergangs schimmerte über der Schleuse. Und unter den alten Bäumen, die wie eine Allee den Kanal rechts und links säumten, war eine herrliche Ruhe.



Montag, 24.06.2002

In der Nacht hatte es geregnet, oder besser gesagt wie aus Kübeln geschüttet. Um Uhr 7:00 wurden wir wach. Das Kajütendachfenster hatten wir in der Nacht ganz schließen müssen, ansonsten wäre wohl im Boot genausoviel Wasser gewesen wie draußen. Wir frühstückten und bereiteten uns und das Boot für den Tag vor. So um Uhr 08:00 kam die Sonne wieder hervor. In der Nacht hatte der Regen eine schöne Abkühlung gebracht aber mittlerweile war es schon wieder richtig warm. Die ersten Angler tauchten auch schon rechts und links des Kanals auf. Angeln war hier wohl der Volkssport schlechthin. Die Angler schienen sich durch die Boote auch nicht außergewöhnlich gestört zu fühlen. Die Boote liefen eh nicht so schnell und wenn man dann, wo es möglich war, auch noch einen Bogen um die Angelplätze fuhr, sah man in zufriedene Gesichter.

Wir waren zwar nicht in der Schleusenkette angemeldet, versuchten aber trotzdem unser Glück. Um Uhr 08:15 tuckerten wir los. Wir passierten die Schleuse ohne Probleme. Die Ausstattung der Schleusen hatte abgenommen (vielleicht war in diesem Bauabschnitt das Geld knapp geworden?), es gab jetzt nur noch eine Leiter in jeder Schleuse, gleich vorne bei der Einfahrt. Da hieß es eine neue Strategie für das Anlegen zu entwickeln. Kurz hinter dem Einfahrtstor aufstoppen, mit der Leine die Leiter hoch turnen (wir haben auf der ganzen Tour nur einmal erlebt das oben jemand stand der die Leine entgegennahm), die Leine um den Poller legen und hinunter ins Boot werfen, vorgehen zur Schaltstange, und dann wieder zurück zur Leine.

Hinter Schleuse 22 in Lutzelburg machten wir fest. Lutzelburg ist eine schöne kleine Stadt. Hier gab es einen richtigen Bootsanleger und hier sahen wir auch zum ersten Mal ein Schiff der

Berufsschiffahrt, eine Penichette. Es ist sehr interessant zu beobachten wie diese Schiffe in die Schleusen hinein und heraus manövriert werden.

Gemäß Beschreibung sollte es hier alle Einkaufsmöglichkeiten geben. Es waren auch tatsächlich keine 100 m bis zum Lebensmittelgeschäft. So konnten wir ohne Probleme unsere Vorräte auffüllen.

Die Schleuse 20 war genial, die Bedienungsstange war wie immer links an der Schleusenwand, die einzige Leiter jedoch rechts. Also mussten wir an der Steuerbordseite die Leinen belegen, nach oben klettern, über das geschlossene vordere Tor der Schleuse zur anderen Seite hinübergehen, die Schaltstange betätigen, warten bis die Schleuse gefüllt war, und dann über das geschlossene rückwärtige Tor zurück zum Boot.

Gegen Uhr 11:45 kamen wir beim Schiffshebewerk Arzviller an. Der „Trog“ fuhr gerade mit zwei Booten nach oben. Das war ein beeindruckender Anblick. Eine Schleusensequenz dauert ca. 20 Minuten (hoch und runter). Nachdem der Trog wieder unten angekommen war fuhren wir hinein, mit uns ein weiteres privates Boot. Um Uhr 12:30 hatten wir den Höhenunterschied von ca. 44 m überbrückt. Der Bootsführer des anderen Bootes sprach uns an. Er fragte, ob wir die Strecke schon mal gefahren wären. Nein, waren wir nicht. Ob er eventuell vor uns durch die Tunnel dürfe, er habe schon schlechte Erfahrung gemacht, der Art, das ein vor ihm im Tunnel fahrendes Boot plötzlich stoppte, weil der Bootsführer wohl Angst bekam.



Und dann hätte er mit seinem Boot ein Problem, weil es sich nur ab einer bestimmten Mindestdrehzahl der Schraube manövrieren lässt. Natürlich kann er vorfahren, so haben wir wenigstens eine Orientierung.

Er gab uns noch einen netten Tip für ein gutes Restaurant in Niederviller, dann ging es los. Die Tunnel waren kein Problem, bei grüner Welle waren wir nach ca. einer halben Stunde durch beide hindurch. Erst ein ganzes Stück nach der Einfahrt in den Tunnel kann man einen ganz kleinen Punkt Licht am anderen Ende sehen. Und die Zeit, bis dieser größer wird und als Ausfahrt wieder zu erkennen ist, dauert schon recht lange. Kurz vor dem ersten Tunnel und dann wieder im Bereich zwischen dem ersten und dem zweiten Tunnel hat man eine gute Aussicht auf die alte Schleusentreppe, die durch das Schiffshebewerk eingespart wurde. Für die Bewältigung dieser Schleusentreppe benötigten die Schiffe früher nahezu einen Tag.

Dann folgten 25 Km Kanal ohne Schleuse. Das war zwar sehr bequem, aber für uns dann doch etwas langweilig. Die Landschaft war wunderschön. Die Ortschaften waren hier etwas weiter vom Kanal entfernt, und so war auch rechts und links des Kanals nicht mehr soviel los. An den Speicherseen in Lothringen angekommen, kreuzten wir umher und erkundeten zunächst mal die Gegend. Diese Speicherseen speisen den Rhein-Marne-Kanal und den Saar-Kohle-Kanal mit Wasser.

Von hier aus kann man in westlicher Richtung den Rhein-Marne-Kanal weiter, oder in nördlicher Richtung in den Saar-Kohle-Kanal fahren. Das Einfahren in die Speicherseen ist leider nicht erlaubt. Um Uhr 19:00 glaubten wir einen Platz zum übernachten gefunden zu haben, und machten fest. In der Nähe verlief zwar eine Straße, allerdings mit scheinbar recht wenig Verkehr. Beim Abendessen stellten wir dann fest, das wohl doch mehr Verkehr war als wir zunächst angenommen hatten. Kurz entschlossen machten wir unser Boot wieder los, und suchten einen anderen Platz. Nach 30 Minuten hatten wir einen uns genehmen Liegeplatz gefunden und machten erneut fest. Am nächsten Tag sollte es auf die Rücktour gehen. Wenn alles gut lief würden wir wahrscheinlich einen Tag zu früh zurück sein, wenn alles gut lief...

Wie jeden Abend setzte ich mich natürlich auch an diesem hin zum Schreiben, und überlegte mir, dass ich vielleicht auch etwas zu dem Boot und so aufschreiben könnte.

Also gut, das Boot ist 7,5 m lang, 2,5 m breit und ca. 2.8 t schwer. Bei einem Landfahrzeug kein Problem. Das Landfahrzeug hat aber im Gegensatz zu einem Boot Räder und richtige Bremsen. Bei einem Boot kann man nur mehr oder weniger geschickt mit Rückwärts bzw. Vorwärtsfahrt anhalten (aufstoppen). Man muß sich also wesentlich früher überlegen, wann und wo man möglichst zum Stehen kommen möchte. Das ist aber eigentlich kein Problem, man hat auf dem Wasser alle Zeit der Welt zum überlegen. Auf dem Wasser geht eben alles viel langsamer als auf der Straße.

Berücksichtigen muß man beim Aufstoppen, dass die Schraube bei der Rückwärtsfahrt nicht die gleiche Wirkung hat wie in Vorwärtsrichtung und das durch den „Radeffekt“ das Heck des Bootes je nach Drehrichtung zur Seite versetzt wird. Die Bedienung des Bootes an sich ist ganz einfach. Morgens einmal nach Öl und Wasser schauen, das Kühlwassersieb reinigen, den Hauptschalter einschalten, den Diesel vorglühen, starten, Schraube einkuppeln und dann kanns losgehen. Ablegen sollte man dabei so, daß man das Boot mit dem Heck vom Ufer abdreht, und dann bei langsamer Rückwärtsfahrt Distanz zum Ufer aufbaut. Bei den Kanälen kann es vorkommen, dass die Uferbefestigung (meistens aus Profilstahl aber teilweise auch aus Beton) nicht steil abfällt. Verläßt man dann in Vorwärtsfahrt den Anlegeplatz könnte die Schraube die Uferbefestigung kontaktieren. Das Anlegen erfolgt entsprechend normalerweise zuerst mit dem Bug in einem relativ spitzen Winkel.

Wer auf unbegrenztem Duschvergnügen steht, sollte seine Erwartungshaltung etwas zurückschrauben. Das Wasser plätschert etwas weniger druckvoll aus dem Wasserhahn bzw. dem Duschschauch, und die Sanitärkabinen sind doch etwas eng ... ok, das wir keine Luxuskabine auf einem Kreuzfahrer gebucht hatten war klar, und zimperlich darf man bei einem quasi Campingurlaub sowieso nicht sein. Es ist halt alles zweckmäßig eingerichtet, und in der Nasszelle verbringt man normalerweise die kürzeste Zeit des Tages.

Die Küche war für zwei Personen, die nicht gerade bei jeder Hauptmahlzeit auf mindesten vier Gängen bestehen ausreichend. Ein zweiflammiger Gasherd, ein Kühlschrank und eine Spüle. Der Kühlschrank stellte sich allerdings für unsere Bedürfnisse als recht klein heraus. Das Wasser wird durch die Abwärme des Dieselmotors erwärmt. Fürs Duschen und Waschen ist das vollkommen ausreichend. Das zum Abwaschen des Geschirrs benötigte heiße Wasser kann man leicht auf dem Gasherd erhitzen.

Dienstag, 25.06.2002

An diesem Tag wollten wir uns also auf die Rücktour begeben. Wir hatten von Strasbourg bis hinauf zu den Lothringer Speicherseen zwar nur ca. 3 Tage benötigt, aber man wusste ja nie, was an den Schleusen passieren, und wie man durchkommen würde.

Um Uhr 08:45 hatten wir klar Schiff gemacht und fuhren los. Wir kamen gut voran. Ich fuhr schon lange nur noch mit ca. 70% Gas, ob man 8 Km/h schell ist oder 7 km/h macht sicher keinen großen Unterschied. Aber das Tuckern des Dieselmotors ist bei etwas reduzierter Drehzahl erheblich leiser.

Der Dieseltank war noch ca. $\frac{3}{4}$ voll, also würden wir auf keinen Fall unterwegs nachtanken müssen.

Beim gemütlichen Tuckern des Dieselmotors schlichen wir an den Ansiedlungen rechts und links des Kanals vorbei. Es gab zu jedem Ort im Bordbuch eine Beschreibung und eine

Auflistung der Sehenswürdigkeiten. Aber da wir keine Burg und Kirchen Enthusiasten sind, ließen wir die „Sehenswürdigkeiten“ passieren.

Außerdem hatten wir auf die Mitnahme von Fahrrädern verzichtet. Wer jedoch abseits der Kanäle auf Entdeckertour gehen möchte, sollte in jedem Fall für jeden Mitfahrer ein Fahrrad mitnehmen. Die Entfernungen zu den Ortschaften sind teilweise doch erheblich. Wir wollten halt nur Boot fahren, und dabei unabhängig von einem festen Standort oder einem festen Quartier sein.

Gegen Uhr 11:30 hatten wir die beiden Tunnel bei Arzviller bereits passiert. Zwei von den Problemstellen, die Zeit hätten kosten können. Eine Passage dauert ca. ½ Stunde. Wäre die Einfahrt gerade vor uns geschlossen worden, hätten wir mindestens eine Stunde Wartezeit gehabt. Beim Schiffshebewerk hatten wir wieder Glück, die Schiffe kamen gerade oben aus dem Trog gefahren, wir konnten also sofort hinein und mit hinunterfahren. Während der Abfahrt hatte man wieder eine wunderbare Aussicht auf die umliegende Landschaft.

Vier Schleusen weiter, hinter Schleuse 21 in Lutzelburg, wollten wir einkaufen gehen. Es war Uhr 13:30. Aber einkaufen war leider nicht drin, das Geschäft sollte erst um Uhr 15:00 wieder öffnen. Das Restaurant war geschlossen, ohne irgendwelche Hinweise. So machten wir uns in dem Ort auf die Suche nach einem anderen Restaurant, brachen diese aber so gegen Uhr 14:00 ab. Auf dem Rückweg kamen wir an einem Schreibwarengeschäft vorbei, das gerade um Uhr 14:00 geöffnet hatte. Wir beschlossen noch drei Schleusen weiter zu fahren und dann etwas zu essen. Die Schleuse 23 war noch geschlossen, so legten wir ein Stück davor am Ufer an, um zu warten.

Ein größeres Boot tauchte hinter uns auf. Der Skipper erkannte die Situation wohl nicht sofort und fuhr an uns vorbei um dann letztendlich doch warten zu müssen. Großzügig erklärte er, daß wir ja dann hinter ihm in die Schleuse einfahren könnten. Das machte uns keinen Streß, vorn oder hinten in der Schleuse, das war für uns kein Problem.

Nach 10 Minuten öffnete sich die Schleuse, ein Boot fuhr heraus, unser „Kollege“ fuhr hinein, wir mit etwas Abstand hinter her. Er hatte sichtlich Mühe das Boot in der Schleuse stabil zu halten. Ein Mann stand mit einer Leine vorn am Bug eine Frau am Heck. Die Frau hantierte mit der Leine, als hätte sie zuhause jemanden, der ihr die Schuhe zubindet. Als der Schleusenvorgang einsetzte und der Wasserspiegel fiel, stellte der Mann am Bug fest, daß er die Leine wohl so unglücklich befestigt hatte, das er sie nicht fieren konnte, die Leine kniff und für das Boot bestand die Gefahr das es sich in der Schleuse aufhängen würde (wahrscheinlich würde aber wohl eher die Klampe aus der Befestigung am Boot herausgerissen werden), also musste eine Messer her (die Frau am Heck hatte ihm freundlicher Weise eine Schere angeboten...).

Nach zwei Schleusengängen mit diesem Team beschlossen wir, Pause zu machen, stoppten hinter der Schleuse auf und machten am Ufer fest. Das wollten wir uns nicht weiter antun. Nach dem Essen und einer kurzen Pause fuhr ein weiteres Boot vorbei, wir hängten uns dran um mit ihm die nächsten Schleusen zu fahren.

Als wir um die letzte Biegung vor der nächsten Schleuse kamen sahen wir, das wir Pech hatten. Es waren bereits zwei Boote in der Schleuse, also mussten wir warten.

Die Schleuse war gerade wieder frei, da überholte uns wieder ein Boot und fuhr vor uns hinein (wie mit einem Autoscooter). Nach dem Ausbringen der Leine stellten wir fest, daß die Schleuse „klemmte“. Es war wieder die Nr. 27, die schien mit dem Alter mehr Probleme zu haben als all die anderen Schleusen.

Ein Mann vom vorderen Boot stieg aus, ging zum Schleusenhaus und hantiert an der Sprechanlage, bekam aber scheinbar keine Antwort. Nichts tat sich. Ich beschloss, auch mal zu schauen. Nachdem ich versucht hatte mit der Schaltstange die Schleuse in Gang zu setzen erklärte er mir, daß das gar nicht gehen könnte, weil die Schleuse ja leer war und kein Boot herausgefahren sei. Aha sagte ich, und dachte „So ein Quatsch“, betätigte den Rufknopf und wartete, ein freundlicher Herr meldete sich. Ich erklärte ihm die Situation, er macht eine Fernprogrammierung, die Schleuse schloss sich und das Wasser strömte heraus. Der Mann aus dem vorderen Boot staunte nicht schlecht. Er konnte ja nicht wissen, das ich das Problem der Sprechanlage dieser Schleuse bereits kannte. Der Lautsprecher war extrem leise, dieser hätte eigentlich Leisesprecher heißen müssen, und in das Mikrofon unterhalb des Lautsprechers musste man bei dieser Schleuse halt hineinrufen. Ich erklärte ihm, das wir dieses Problem hier bei der Bergfahrt an dieser Schleuse auch schon gehabt hätten, was seine Selbstzweifel schließlich zerstreute.

Wir fuhren zwei weitere Schleusen mit dieser Mannschaft, dann hielten sie an und machten am Ufer fest. Marianne meinte, so wie der gefahren wäre, bräuchte das Boot nach der Tour mindestens eine Generalüberholung.

Wir steuerten noch die 5.43 m Schleuse in Saverne an und ließen uns nach unten befördern. Im Hafen wollten wir wieder Müll entsorgen und Wasser fassen. Nahezu alle Bootsstege waren belegt, nur an einem war eine Anlegestelle frei. Ich bugsierte das Boot langsam mit dem Bug voran in die Lücke. Marianne hatte den Wasserschlauch schon aus dem „Kofferraum“ geholt. Nachdem ich den Motor gestoppt hatte nahm ich den Schlüssel für den Tankstutzen und ging auf dem Bootsrand zum Bug um den Verschluss vom Wassertank zu öffnen.

Ich war barfuß, und an einer Stelle auf dem Deck schien Glatteis gewesen zu sein, ich rutschte jedenfalls aus und schlug mit dem Knie auf die „rutschfest“ geriffelte Fläche auf. Jetzt nur nichts anmerken lassen, dachte ich mir. Es brannte ganz schön, ich stand auf und tat, als wenn nichts gewesen wäre, nahm den Schlauch von Marianne entgegen, und steckte ihn in den Tank. Dann stieg ich an Land und schloss den Schlauch an den Wasserhahn an. Es paßt eine Menge Wasser hinein. Der Tank fasste 200 l, aber bei zwei Personen sollte man schon mindestens alle zwei Tage nachtanken. Nach dem Wasserfassen entsorgten wir unseren Müll.

Den ursprünglichen Plan noch zwei Schleusen zu fahren verwarfen wir, es war bereits Uhr 18:30. An meinem Bein hatte ich eine Schürfwunde, etwas größer als ein Fünfmärkstück. Das war sicher kein Problem.

Nachdem wir einen Anlegeplatz außerhalb des Bootshafens gefunden hatten (im Hafen würde der auch in Frankreich etwas kosten) machten wir fest, verschlossen das Boot und gingen in die Stadt hinein. Im Hafen lag ein wunderschönes altes englisches Kanalschiff, sehr schmal, bestimmt 15 m lang und sehr gut restauriert. Kurz vor Uhr 19:00 erwischten wir noch ein Lebensmittelgeschäft das gerade schließen wollte, man ließ uns aber noch hinein.

Voll bepackt gingen wir die ca. 2,5 Km zum Boot zurück und „parkten“ dann noch einmal um. An diesem Tag hatten wir ca. 44 Km Kanal geschafft. Schräg gegenüber von uns machte gerade ein Boot im Liegeverbot fest. Irgenwann bemerkte die Besatzung aber den Irrtum und machte die Leinen wieder los und fuhr weiter. Wir verbrachten den Abend gemütlich bei einem Wein an Bord und beobachteten das Treiben im Hafen und rundherum aus der Ferne.

Mittwoch, 26.06.2002

So um Uhr 07:30 waren wir wieder wach und beschlossen nach dem Frühstück noch einmal in die Stadt zu gehen. Wir wollten zum Bäcker und noch ein paar Fotos von ein paar wirklich schönen Häuserfassaden, und von dem englischen Kanalboot machen, das wir Tags zuvor gesehen hatten.





Um Uhr 10:00 waren wir retour und legten ab. Unser Plan war, noch jeweils Mittwoch, Donnerstag und Freitag eine Schleusenetappe zu machen. Durch die erste Etappe waren wir allerdings um Uhr 12:30 durch. Dort hinter der Schleuse 36 bis zum anderen Morgen zu warten brachte nichts. Hier sollte es laut Beschreibung ein Restaurant geben, also machten wir fest und gingen an Land. Das Restaurant war leider geschlossen.

Vom Restaurant aus konnte man ein Stück entfernt hinter einer Bahntrasse ein weiteres Lokal sehen. Also gingen wir dort hin. Es war geöffnet. Nachdem wir eingetreten waren bemerkten wir das es recht gut besucht war. Einen freien Tisch gab es nicht, aber die Bedienung kam, begrüßte uns und zeigte uns einen Tisch an den wir uns zu einem Herrn setzen konnten, und fragte uns was wir trinken wollten.

Wir bestellten uns jeder ein Bier und fragten nach der Speisekarte. Kurz nach dem sie das Bier serviert hatte brachte sie zu unserer Verblüffung eine Vorspeise, Leberpastete, Salat und Brot. Na egal essen wollten wir eh, das war vielleicht hier so üblich. Bevor wir uns überlegen konnten was wir vielleicht noch essen wollten, wurde bereits das Hauptgericht, Pommes mit Rinderbraten serviert und später dann noch eine Nachspeise. Hier wurden wir allerdings gefragt ob wir Käse oder Eis wollen. Die Mahlzeit hatte je Person 6,80 € gekostet, da konnte man bestimmt nicht meckern.

Wir beschlossen weiter zu fahren. Die zweite Etappe bis Schleuse 41 klappte auch ohne Probleme. In der Schleuse 41 saßen wir unten fest, sie „klemmte“. Zufällig (?) kam jemand vom Schleusenkundendienst vorbei, und setzte die Schleuse in Betrieb.

Mittlerweile war es Uhr 18:15 geworden, und wir dachten das wir mit etwas Glück noch die 42 und die 43 bekommen würden. Nach kurzer Überlegung entschlossen wir uns weiter zu fahren. Wir hatten unseren Plan geändert und wollten nun durch Strasbourg durch und dann ein Stück im Rhone-Rhein-Kanal fahren. Ich startete den Motor, wir machten die Leinen los, und Marianne stieß mit dem Bootshaken das Heck des Bootes vom Ufer ab. Das hatte sich als einfachste Möglichkeit ergeben, das Heck vom Ufer frei zu bekommen. Ich schob den Bedienhebel nach vorn für Vorwärtsfahrt, aber es tat sich nichts. Die Schraube drehte nicht. Mittlerweile war das Boot durch das Abstoßen etwa 3 m vom Ufer abgetrieben, an Land springen ging nicht mehr. Ich stellte den Motor ab. Wir machten eine vorbeikommende Radfaherin durch Rufen auf uns aufmerksam, und fragten, ob sie freundlicher Weise unser Boot an Land ziehen könnte. Nach dem wir ihr die Leine zugeworfen hatten, zog sie unser Boot ans Ufer. Dort machten wir es wieder fest. Was nun?

Wir versuchten per Telefon den Eigner zu erreichen, was uns aber leider nicht gelang. Irgendetwas stimmte mit der Rufnummer nicht, der Anrufbeantworter konnte leider nur französisch und es gab keine Möglichkeit eine Nachricht aufzusprechen. Also beschloss ich, um nicht untätig herum zusetzen, mich selbst auf die Suche nach der Ursache zu machen. Ich öffnete die Motorabdeckung und prüfte die ankommenden Seilzüge. Die waren alle fest. Die Möglichkeit, dass ein Zug mittendrin gerissen war schloss ich aus. Das erschien mir unwahrscheinlich. Da war es doch wahrscheinlicher, dass der Baudenzug am Bedienhebel abgerissen war. Meinen Werkzeug-Notfall-Koffer hatte ich für alle Fälle dabei. Es dauerte zehn Minuten bis ich das System durchschaut, und alle notwendigen Verkleidungsteile vorsichtig entfernt hatte. Der Baudenzug war ab, aber Gott sei dank nicht abgerissen, sondern der Haltestift, der das Auge in dem das Zugseil befestigt ist im Hebel hält, fehlte. Eine große Sicherheitsnadel wurde zurechtgeschnitten und ersetzte das fehlende Teil. Nach dem Einbau testete ich das Ganze und schraubte die Verkleidung wieder an. Dann konnten wir weiter fahren.

Gegen Uhr 18:45, kamen wir an Schleuse 42. Die war gefüllt, aber beide Tore waren zu. Das sah ungewohnt aus. Auf der Straße näherte sich ein Auto. Ein Kundendienstmonteur stieg aus und ging ins Schleusenhaus. Nach ein paar Handgriffen funktionierte die Schleuse wieder.

Um Uhr 18:55 waren wir an der Schleuse 43. Das Wasser in der Schleuse war auf dem unteren Niveau, aber auch hier waren beide Tore zu. Per Sprechanlage erfuhr ich, dass man das Problem kenne und jemanden schicken würde. Hinterher fiel mir ein, dass ich vergessen hatte zu fragen, wann jemand vorbeikommen würde. Um Uhr 19:15 gaben wir auf und suchten einen Platz für die Nacht.

Donnerstag, 27.06.2002

Am anderen Morgen waren wir wieder pünktlich (wieso eigentlich?) um Uhr 07:00 wach. Um Uhr 09:00 machten wir los und fuhren wieder auf die Schleuse 43 zu, sahen aber aus der Entfernung schon, dass sie noch gestört war.

Wir machten fest und ich ging ich zur Sprechanlage und rief an. Kommentar: ich mache eine Fernprogrammierung (warum ging das gestern Abend nicht?). Die letzte Schleusenetappe ging bis zur Schleuse 46. Danach kamen nur noch einzeln manuell gesteuerte Schleusen.

Nach den Unterlagen konnte man an der Schleuse 44 Wasser nehmen und Müll entsorgen. Müll entsorgen war kein Problem, den Wasseranschluß fanden wir leider nicht.

Irgendwo zwischen der 46 und 47 machten wir fest. Es war Uhr 12:30, wir machten Mittagspause, dann ging es weiter. Um Uhr 16:00 waren wir an der Schleuse 50. Hier gab es Wasser, allerdings direkt vor der Schleuse, weit hinter dem Zugseil zur Inbetriebnahme. Bevor wir sie mit dem Zugseil in Betrieb setzten fuhren wir vor und nahmen Wasser auf. Dann fuhren wir die 150 m zurück, zogen an dem Schaltseil drehten und fuhren wieder zur Schleuse vor. Ein Frachter (schon der zweite in vier Tagen) fuhr unten in die Schleuse. Wir warteten. Diese Penischets (so heißen die Frachtschiffe) passen haargenau in die Schleusen, ich schätze weder vorne noch hinten noch links oder rechts waren mehr als 20 cm Luft. Nachdem der Frachter durch war fuhren wir, natürlich mit entsprechendem Respekt vor dem Schraubenwasser, in die Schleuse ein. Hinter uns kam noch ein weiteres Boot, stoppte jedoch als wir bereits in der Schleuse waren. Marianne winkte ihm zu, dass er einfahren sollte, nach kurzem Zögern kam er dann mit hinein.

Das Missverständnis klärte sich dann schnell, er sagte, nachdem wir mit unserem Boot in die Schleuse eingefahren wären hätte die Signalanlage auf rot-grün umgeschaltet, und bei rot-grün darf man eigentlich nicht einfahren. Aus den bisher gesammelten Erfahrungen konnte ich ihn beruhigen, er hatte nicht an dem Seil gezogen, also hatte die Schleuse auch nur auf ein Schiff gewartet.

Gegen Uhr 16:15 fuhren wir in Strasbourg an der Einfahrt zum Rhein vorbei und waren am Anfang des Rhone-Rhein Kanals. Hinter Schleuse 86 kam die Anlegestelle unseres Bootsvermieters. Er selbst war nicht anwesend. Seinem Bruder erklärten wir, daß wir noch weiter im Rhone Kanal fahren, und am Samstagvormittag zurück sein wollten.

Die Schleuse Nr. 85 war nur ca. 100 m entfernt vom Anleger. Wir betätigten den Auslöser, Die Anzeige sprang um von rot auf rot-grün, die Schleuse schien in Betrieb zu gehen. Aber sonst passierte nichts. Inzwischen befand sich ein weiteres Boot hinter uns. Wir machten fest und ich ging zur Schleuse hoch. Man teilte mir mit, daß jemand kommen würde (und wieder vergaß ich zu fragen wann).

Nach einer Stunde taucht der Techniker auf. Mit ihm zusammen ein Frachter aus der Gegenrichtung, der hatte natürlich Vorfahrt. Um Uhr 18:30 kamen wir dann dran. Ich steuerte das Boot in die Schleuse, die Bedienungsstange war rechts, vom vorderen Schleusentor schwappte, trotzdem es geschlossen war, jede Menge Wasser in die Schleuse hinein. Das Tor war scheinbar nicht richtig dicht und das war wohl auch der Grund für die Störung. Ich stoppte das Boot auf und ging zum Heck um die Leine um den Poller zu legen. Inzwischen hatte ein weiterer großer Wasserschwall aus dem vorderen Tor das Boot aber wieder von der Mauer weggedrückt. „Macht nichts“ dachte ich. Die Leiter war genau auf meiner Höhe, ich konnte sie gerade mit der Hand erreichen, und versuchte, das Boot wieder an die Schleusenmauer heran zu ziehen.

Das Boot „wehrte“ sich jedoch, und ehe ich mich versah, machte es platsch (ich hörte von hinten noch den Ruf von Marianne „Bernd, fall nicht rein!“).

Doch, das Wasser war angenehm warm, ich schätze so 24°. Nach dem ich wieder aufgetaucht war, fragte der Schleusenwärter von oben ob alles klar sei. Ja, ja, kein Problem, mit einem Zug war ich wieder am Boot, aber wie sollte ich da nun ohne Schwierigkeiten wieder hochkommen? Eine Badeleiter gab es nicht. Marianne warf mir eine Leine zu, daran zog ich mich hoch bis ich die Relling ergreifen konnte, dann war ich wieder im Boot. Im Nachhinein war klar, eigentlich hätte ich ja nur zur Leiter in der Schleuse schwimmen brauchen (ca. 3m) und dann dort hinauf klettern können, eigentlich.

An Bord des anderen Bootes waren alle in heller Aufregung, wieso eigentlich? Duschen hätte ich an dem Tag eh noch mal müssen. Ich reichte dem Schleusenwärter der am Rand stand unsere Leine und sagte ihm noch, das das Wasser wirklich sehr gut sei und auch nicht zu kalt. Sichtlich erleichtert grinste er. Das war noch mal gutgegangen. Das Boot hätte aber auch in dem Moment als ich ins Wasser gefallen war, zurückdriften, und mich an die Schleusenmauer drücken können. Hätte.

Nach dem Auslaufen aus der Schleuse übernahm Marianne das Ruder, ich wollte mir erst mal ein paar trockenere Sachen anziehen um nicht überall an Bord eine Wasserspur zu hinterlassen.

Hinter der Schleuse Nr. 84 machten wir fest und gingen an Land. In der Nähe war ein riesengroßes Einkaufszentrum. Um Uhr 18:45 waren wir wieder an Bord. Bis zur Schleuse 83 waren es noch ca. 3 Km irgendwo dazwischen wollten wir übernachten. Ich versuchte das Boot zu starten. Nichts ging. Der Anlasser drehte nicht. Nach mehrmaligem Betätigen des Hauptschalters klappte es dann doch, der Motor sprang an. Wir legten ab und fuhren los. Der Kanal wurde hier beiderseits von mächtigen Pappeln gesäumt. Um Uhr 19:30 hatten wir in dieser schönen Allee einen Platz für die Nacht gefunden. Um Marianne nicht zu beunruhigen sprach ich nicht aus was ich dachte „Ob der Motor am anderen Morgen wohl starten würde?“.

Freitag, 28.06.2002

Etwa um Uhr 08:00 waren wir wach, später als sonst üblich, frühstücken und machten uns und das Boot klar zum Starten. Uns war klar, das wir am Abend des gleichen Tages etwa wieder an diesem Ort sein mussten, um am anderen Morgen das Boot klarzumachen zum Abgeben, und um gegen Uhr 10:00 wieder den Anleger des Vermieters zu erreichen. Wir beschlossen also loszufahren. Dazu hätten wir aber zunächst den Motor starten müssen. Das wollten wir auch, aber der wollte nicht. Und er startete, im Gegensatz zum Vorabend, auch nicht irgendwann nach mehrmaliger Betätigung des Hauptschalters.

Also blieb uns nichts anderes als beim Eigner anzurufen. Ein Anrufbeantworter meldete sich, allerdings eine andere Stimme als beim Versuch vor ein paar Tagen. Wir sprachen unser Problem auf Band auf und beschrieben wo das Boot in etwa liegt. Zusätzlich gaben wir unsere Mobiltelefonnummer an. Da sich nach ca. einer Stunde noch nichts gerührt hatte versuchte ich es noch einmal. Dieses Mal hatte ich eine Dame am anderen Ende, es war die Mutter des Vermieters. Ich erklärte ihr die Situation, sie sagte dass sie sofort ihren Sohn informieren und der dann zu uns kommen würde. Der Kanal verlief von unserem Liegeplatz bis zum Bootsvermieter nahezu schnurgerade, es waren nur etwa 5 Km bis dort und zwei Schleusen dazwischen. Wir schätzten, dass er mit dem Auto in ca. ½ Stunde da sein würde. Wie wir später erfuhren, gab es zwar die Wege links und rechts des Kanals, die waren aber in diesem Bereich für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Marianne fing an, das Mittagessen vorzubereiten. Um Uhr 12:00 tauchte ein Boot im Kanal auf, aus Richtung unseres Charterers. Es war der andere Sohn, sein Bruder war verhindert. Mit dem Auto war die Stelle an der wir lagen nicht zu erreichen, und so kam er halt mit dem Boot. Er hatte einen Werkzeugkasten und einen Ersatzakku dabei. Ich wollte ihm ja nicht alle Zuversicht nehmen, aber am Akku lag es bestimmt nicht. Aus meinen, wenn auch bescheidenen Erfahrungen mit Autos, lag das Problem am Anlasser oder an der Elektronik desselben. Die Reparaturversuche waren leider erfolglos.

Er bot uns an, das wir unsere Sachen auf das andere Boot umladen könnten um dann mit diesem weiter zu fahren. Er wollte dann die kurze Strecke zu Fuß zurückgehen.

Marianne und mir war aber eigentlich klar, der Urlaub auf dem Boot war jetzt zu Ende. Umladen, neu einrichten, und am anderen Morgen das Boot zurückgeben, das brachte es nicht. Das sah er ein. Er machte uns den Vorschlag, dass, wenn wir die Reise heute abbrechen würden, wir natürlich das Geld für einen Tag zurückbekommen würden. Wir stimmten zu und Innerhalb einer halben Stunde packten Marianne und ich unsere Sachen, zu dritt luden wir dann alles auf das andere Boot um.

Auf der Rückfahrt zum Anleger bemerkten wir, dass dieses Boot nahezu doppelt so schnell fuhr wie erlaubt. Der nette Herr erklärte uns, das der Vormieter wohl technisch versiert gewesen sei, und die Motordrosselung entfernt hätte. Sie hätten noch keine Zeit gehabt das wieder in Ordnung zu bringen.

Am Liegeplatz angekommen, entluden wir unser Gepäck. Trotz der Probleme und Hindernisse die während dieses Urlaubs aufgetreten waren war für uns eins klar: Das war nicht der letzte Bootsurlaub. Mit technischen Pannen wie z.B. die mit den Schleusen oder die am Boot muß man immer rechnen, egal ob das Boot nagelneu oder ein paar Jahre alt ist, und es hätte sicher auch schlechter kommen können.

Unser nächster Bootsurlaub würde uns im Sommer 2003 in die Niederlande, nach Friesland führen, das stand für uns schon fest.