

# Schleusenkurs 2018 des schleusenverein.ch

vom 25.04. bis 28.04.2018

Reisebericht von Simon Lüthi und Fotos von Rolf Luginbühl

Obwohl ich im 2016 meinen SBF Motor Binnen absolviert habe und im letzten Jahr meine Feuertaufe mit dem ersten Törn mit Astrid hatte, wollte ich meine Kenntnisse am Schleusenkurs vertiefen und Vergessenes wieder auffrischen. Von den „alten Hasen“ kann man sicher einiges lernen dachte ich mir und so habe ich mich spontan zum Kurs 2018 des schleusenverein.ch angemeldet.

## Dienstag 24.04.2018 / Anreise

Ich durfte mit Rolf und Vreni mitfahren. Damit wir es am Mittwoch etwas gemütlicher angehen konnten und genügend Zeit für den Einkauf hatten beschlossen wir bereits am Vortag anzureisen. Wir verbrachten eine Nacht in Sarrebourg im Hotel IBIS Styles an der Route d'Imling wo sich auch Edi zu uns gesellte.

## Mittwoch 25.04.2018

In Sarrebourg gingen wir dann im LIDL Einkaufen. Rolf und Edi kümmerten sich um die Getränke, Vreni und ich um den Rest. Dann ging's nach Hesse an den Canal de la Marne au Rhin wo wir uns um 13:00 auf der Basis von Le Boat einzufinden hatten.

Peter hat für uns zwei Boote vom Typ Nautila gebucht. Es bietet mit seinen vier Kabinen Platz für 8 Personen, ist mit zwei Badezimmer und einer separaten Dusche ausgestattet. Unsere beiden Boote mit Namen Magnifique 469 und Magnifique 593 haben eine Länge von 12,80 m, eine Breite von 4,10 m, sind mit einem Bugstrahlruder ausgerüstet und haben einen Wassertank von 1'400 l sowie einen Dieseltank von 230 l.

Der Bootsplan



Nach einer kurzen Einführung durch den Techniker von Le Boat trafen wir uns auf dem Schiff von Peter zum Begrüssungs-Apéro und für die ersten Instruktionen über das Verhalten in Schleusen. Im Weiteren hat uns Peter in die huit commandements du marinier eingeführt - eine Art Ehrencodex der heiligen Seefahrt. Nachdem wir uns bei Weisswein und Gugelhupf mit den Kursteilnehmer bekannt gemacht haben ging Peter auf das viertägige Kursprogramm ein.



Die Teilnehmer am Schleusenkurs 2018 (von links nach rechts): Marco, Hanspeter (Hampe), André, Edi, Simon, Vreni, Lisbeth, Rio der Enkel von Morgenthalers und die beiden Instruktoren Peter und - nicht auf dem Bild - Rolf der Fotograf.

Unser Schiff war mit dem Heck zum Hafen festgemacht. Nachdem wir den Motor angelassen hatten und bevor wir die Leinen los machten, gab uns Rolf den Hinweis, sachte in den Rückwärtsgang zu schalten um zu schauen ob das Schiff mit einem links- oder rechtsdrehender Propeller ausgerüstet ist. Das Boot tendierte im Rückwärtsgang mit dem Heck nach Steuerbord. Der Propeller drehte also im Rückwärtsgang nach rechts. Das Boot ist also im Vorwärtsgang mit einem linksdrehenden Propeller ausgerüstet. Dieser Radeffekt wird uns in den nächsten Tagen noch mehrfach behilflich sein.

Danach hiess es Leinen los und wir fuhren auf dem Canal de la Marne au Rhin von Hesse Pt. 240,5 zu Tal bis zum Port d'Altmühle Pt. 247. Im Hafenbecken von Altmühl haben wir dann die ersten Manöver wie An- und Ablegen an Steuerbord und Backbord, vorwärts und rückwärts trainiert. Dabei hat uns Rolf in den optimalen Einsatz vom Bugstrahlruder eingeführt. Dieses reagiert nur wirkungsvoll bei sehr geringerer Fahrt und kann nicht nur zum Wenden an Ort sondern auch zum punktgenauen Anlegen verwendet werden.

Beim Anlegen im Rückwärtsgang kommt auch der Radeffekt des Propellers zu Hilfe. Das Boot lässt sich mit einem rechtsdrehenden Propeller und im Rückwärtsgang mit dem Heck an einen Backbord liegenden Steg „heran-rollen“ ohne dass sich das Boot dabei rückwärts bewegt. Mit dem zusätzlichen Einsatz vom Bugstrahlruder nach Backbord bewegt sich das Boot parallel zum Steg. Umgekehrt hat man den gleichen Effekt beim Anlegen an einen Steuerbord liegenden Steg mit einem linksdrehenden Propeller im Rückwärtsgang und dem Einsatz vom Bugstrahlruder nach Steuerbord.

So kriegen wir unsere „Magnifique“ immer besser in den Griff und kehren zurück in die Marina Niderviller Pt. 245.

Am Abend geniessen wir ein vorzügliches französisches Nachtessen in der Auberge Tannenheim an der Rue de Lorraine in Niderviller.



Wieder auf dem Boot erhalten wir von Rolf noch einige Unterlagen mit guten Tipps und macht auf sein 304 Seiten starkes Taschenbuch „Yacht Bordbuch“ von Hans Donat aufmerksam das im Delius Klasing Verlag zum Preis von Fr. 21.90 zu kaufen ist. Zum Abschluss des Tages bleibt noch Zeit zum Klönschnaken. Peter kommt bei uns zur späten Stunde vorbei und schlägt sich dann in unserem Schiff in eine freie Koje, da vermutlich Rio auf dem anderen Boot lieber beim Omi schläft und seinen Platz belegt.

#### **Donnerstag 26.04.2018**

Nach dem Ablegen gilt es zuerst die beiden Tunnels von Niderviller mit einer Länge von 450 m und den Tunnel von Arzviller mit einer Länge von 2305 m ohne Schaden zu durchfahren. Hier herrscht Einbahnverkehr der mit Ampeln geregelt ist. Bei grossem Verkehrsaufkommen muss man vor dem Tunnel schon mal eine halbe Stunde warten. Die Tunnels sind auch nur spärlich beleuchtet so dass auf jeder Seite eine Person dauernd den aktuellen Abstand zur Tunnelwand respektive zum Treidlerweg dem Steuermann meldet.





Nach dem kleinen Tunnel übernehme ich das Ruder von Edi und versuche das Boot möglichst ruhig auf Kurs zu halten. Dabei ist es hilfreich weit nach vorne zu schauen und nicht nur bis kurz vors Schiff.





Nach erfolgreicher Passage der beiden Tunnels steuern wir dem Schiffshebewerk von Arzviller Pt. 255 zu. Das Schiffshebewerk wurde als Schrägaufzug mit zwei Trögen geplant. Während des Baus ging das Verkehrsaufkommen in der Berufsschiffart derart zurück, dass nur ein Trog realisiert wurde, der einen Hub von 44 m überwindet. Das Hebewerk erspart den Umweg über die 17 Schleusen der alten Schleusentreppe von Arzviller und somit etwa 6 bis 7 Stunden Fahrzeit. Die Einfahrt wird durch eine Ampel geregelt. Man fährt in den Trog, macht das Boot fest wie in einem Hafen und genießt die Aussicht.



Nach dem Schiffshebewerk geht's in Richtung Saverne Pt. 269. Es folgen 12 Schleusen mit einem Hub von jeweils 2,4 bis 2,7 m. Nur die Schleuse Nr. 30/31 bei Saverne hat einen grösseren Hub von 5,4 m. Wir befahren eine reizvolle Gegend mit Wälder und Wiesen und gelangen nach Lutzelbourg mit der trutzigen Burg auf der Anhöhe. Vreni verwöhnt uns am Mittag mit leckeren Sandwiches sowie selbstgebackenem Zitronen- und Schokoladen-Kuchen. Und dann erhalten wir einen Funkspruch vom Boot 1 das nicht ein Mann sondern ein Boot über Bord ging. Rio hatte sein kleines Segelboot, das er an einer Schnur hinter dem Schiff hergezogen hatte, verloren. Sofort haben wir die Fahrt von Boot 2 gedrosselt und Rolf konnte die Rettungsaktion mit der Stange starten. Zum Dank überreichte uns Rio einen tollen Blumenstrauss mit verschiedenen Wiesenblumen den er beim Landgang mit

Liesbeth und seinem Trottinette gepflückt hatte. Die Weiterfahrt nach Saverne und das Schleusentalwärts erfolgt problemlos. Nach 24 km und 6,5 Stunden Fahrzeit erreichen wir Saverne.



In Saverne machen wir unser Boot im Hafen mit der Basis von Nicols fest. Wir haben einen ausnehmend schönen Anlegeplatz direkt gegenüber vom Chateau des Rohan. Nach einem kleinen Stadtbummel stand am Abend das Kapitänsdinner auf dem Programm das wir in der Taverne Katz, einem schönen Riegelbau an der Grand Rue mit erlesenen Speisen zelebrieren.



### Freitag 27.04.2018

Früh am Morgen gehe ich mit Vreni zum Bäcker in der Grand Rue. Rolf und Edi füllen derweil unsere Wasservorräte auf. Nach dem Frühstück zeigt uns Peter den korrekt geworfenen Mastwurf (Webeleinstek), Palstek und andere Schiffsknoten.



Dann ging's wieder zu Berg von Saverne Pt. Pt. 269 zurück über 12 Schleusen bis vor dem Schiffshebewerk von Arzviller Pt. 255,5. Beim Schleusen Bergauf ist es sehr bequem wenn eine Person an Land die Leine entgegen nimmt. Ist man aber nur zu zweit unterwegs und nicht geübt beim Leinenwerfen kann man mit der Hakenstange die Leine über den Poller legen. Beim Schleusen Bergauf ist es wichtig das Boot mit zwei Leinen zu belegen, da die Strömung das Boot sonst querlegt oder auf den Trepel zieht. Beim Schleusen Talwärts würde in solchen Schleusen eine Leine mittschiffs genügen.



Bei sommerlichem Wetter nähern wir uns wieder Lutzelbourg. Zwischen der Schleuse 22 und 21 hat Rio wieder eine Gelegenheit zum Trottinette. Vorher, in der Schleuse 22 hat Liesbeth eine Glace Bestellung aufgenommen. Prompt konnten wir in der Schleuse 21 eine Magnum in Empfang nehmen.



Vor dem Schiffshebewerk angekommen machen wir die Boote mit den an Bord befindlichen Heeringen fest für die Übernachtung. Dabei ist zu beachten, dass das Tau immer mit zwei Schlägen um den Heering belegt wird, damit es nicht ausrauschen kann. Wir besichtigen die alte



Schleusenanlage unter kundiger Leitung von Peter und sind voller Bewunderung für die Bauleute sowie für die Schiffsbesatzungen der damaligen Zeit.

Beim Ankerplatz vor dem Schiffshebewerk hat es schöne Sitzgelegenheiten und wir richteten uns für den obligaten Apéro ein. Dann zauberten Vreni und Liesbeth für uns einen super Spaghetti-Plausch aus der Bordküche.

Nach dem Geschirr-Abwaschen mache ich mir noch wie gewohnt ein paar Reisenotizen in mein Bordbuch. Dann beende ich noch meine Buchhaltung von der Bordkasse. Der Kassabericht wird von den „Revisoren“ ohne Gegenstimme genehmigt. Am späten Abend, es war schon dunkel und wir waren schon mit einem Whisky aus Rolfs Apotheke beim Schiffsgarn spinnen, da wurde unser Schiff von der Bootsbesatzung 1 sachte nach vorne zu einer Stelle mit Landstromanschluss gezogen, festgemacht und an den Strom angeschlossen.



### **Samstag 28.04.2018**

Heute geht's bei kühleren Temperaturen wieder zurück nach Hesse. Vor dem Schiffshebewerk müssen wir uns eine gute halbe Stunde gedulden. Boot 1 macht fest. Edi zieht es vor bei laufendem Motor sein Boot im Becken vor sich her zu tümpeln, was sich später bei der Abrechnung der Motorstunden aber bemerkbar macht. Im Übrigen ist es eine gute Idee die Motorstunden auf dem Steuerpult mit der Uhr zu vergleichen und jeden Tag zu notieren.







Nach dem Schiffshebewerk müssen wir vor dem Tunnel von Arzviller wiederum gut eine halbe Stunde Wartezeit in Kauf nehmen. Wir sind nicht alleine unterwegs und so können wir hinter unserem Boot zusehen wie „Greenhörner“ die Tunnels befahren indem sie ihr Boot zwischendurch schräg stellen und am Tunnelbord immer wieder anschlagen. Der geneigte Leser merkt - ich halte mich inzwischen schon für einen routinierten Bootsführer. Aber man muss halt schon konzentriert bei der Sache sein. Und sobald das Boot auf eine Seite tendiert - nicht lange warten und sofort aber sachte Gegensteuer geben.

Dann übernehme ich wieder das Steuer von Edi und bringe das Boot gut durch den kleinen Tunnel von Niderviller. Kurz vor dem Hafen von Hesse will ein „sportlicher“ Bootsfahrer unser Boot immer wieder überholen um vermutlich in Hesse schneller von Bord zu gehen, was aber wegen den vielen Engstellen bei den Brücken nicht funktioniert.



Dank dem Bugstrahlruder parkiere ich unser Boot punktgenau in eine Lücke zwischen zwei Booten. Die Bootsabgabe bei Le Boat geht unbürokratisch über die Bühne und wir treffen uns zur Schlussbesprechung.

Für alle war es ein toller Schulungstörn mit sehr vielen guten Tipps die wir von Rolf und Peter erhalten haben. Für die ausgezeichnete Verpflegung und Betreuung möchte ich Vreni und Liesbeth nochmals im Namen aller Kursteilnehmer herzlich danken. Weiter bedanke ich mich für die guten Gespräche und das kameradschaftliche Verhalten auf dem Wasser. Ich kann den Schleusenkurs, der übrigens vom schleusenverein.ch nur alle zwei Jahre durchgeführt wird, nicht nur für „Greenhörner“ sondern ebenso für „Routinies“ sehr empfehlen.

Mit schiffigen Grüßen, Simon