

# Marco Polo II



## Überführungstörn

vom 22. April bis 21. Mai 2023

von

**Leeuwarden in Friesland (NL)**

nach

**Kembs im Elsass (F)**

## Inhaltsverzeichnis

---

Vorwort.....	3
Die Odyssee beginnt.....	5
Das IJsselmeer.....	7
Auf dem Amsterdam-Rijnkanaal.....	9
Wir kommen auf die Maas .....	10
Eine alte und doch neue Bekannte.....	11
Wie genau ist die Wasser-, pardon, Dieselanzeige? .....	13
Die Marco Polo II wird registriert .....	15
Ab 19 Uhr gibt nur noch Friture .....	17
Der 1. Mai, ein Feiertag in ganz Frankreich .....	19
Wir sind noch kein eingespieltes Dreierteam.....	21
Noch liegen wir im Zeitplan.....	23
Von Schleusen, Fischern und Bezahlautomaten.....	25
Wir treffen die Blue Goose wieder .....	27
Eine lange Etappe .....	29
Algen, Algen, nichts als Algen.....	31
Was uns heute wohl erwartet? .....	33
Die letzte Etappe auf der Meuse .....	35
Eine heftige Bö und eine falsche Höhenangabe .....	37
Wo kriege ich Diesel her? .....	41
Endlich wieder einmal auswärts Essen.....	43
Wir bewegen uns auf bekanntem Terrain .....	45
«Touris» und ihre Fahrkünste .....	47
Ein Packen Algen im Ansauggitter .....	49
Ein langer Schlag.....	51
Von falschen Telefon Nummern .....	53
Geht es heute auf den Rhein? .....	55
Die letzte Etappe .....	57
Nachwort .....	59
Routenverlauf .....	60
Pegelgrafik .....	61

## Vorwort

---

Die Grundlage für diese Reise entstammt dem Szenario, dass ich Ende Juni 2023 in Pension gehen und Sylvia noch bis Ende Januar 2024 arbeiten darf. Damit wir die Marco Polo II auch während den Sommermonaten geniessen können würde es Sinn machen, das Schiff in der Nähe zu haben.

Die Planung beginnt bereits Mitte 2022. Wir beschliessen im Port de Plaisance de Kembs anzufragen, ob wir für die Sommersaison 2023 einen Hafenplatz mieten könnten. Im Juli 2022 fahren wir nach Kembs, um dort mit dem Hafenmeister, Gabriel Florange, die Modalitäten zu besprechen.

Im Herbst / Winter erfolgt die Detailplanung der Route. Ich gehe anfänglich von rund 3 Wochen Fahrzeit aus. Bald muss ich mich jedoch damit abfinden, dass wir mindestens vier Wochen für die Reise veranschlagen müssen, und das bei gerade mal zwei Tagen Reserve.

Auch die logistischen Herausforderungen sind anspruchsvoll. Wie kommen wir nach Leeuwarden? Wenn wir mit dem Auto fahren, wie kommt unser Wagen wieder zurück in die Schweiz? Wenn wir mit dem Zug fahren, wie sieht es aus mit Bayou, unserem Hund? Fragen über Fragen, die es zu klären gilt.

Die letzten Details werden im Februar / März 2023 gefixt. Damit steht die Planung und wir fiebern dem Zeitpunkt entgegen, an dem es endlich los geht.





## Die Odyssee beginnt

---

Es ist Sonntagmorgen. Ich bin mit Bayou unterwegs, auf dem morgendlichen Spaziergang, hänge meinen Gedanken nach und lasse die vergangenen Tage und Stunden noch einmal Revue passieren.

Die ganze Reise war gut vorbereitet und organisiert. Sylvia hatte sich so richtig ins Zeug gelegt. Vorgeesehen war, dass Edith uns auf dieser vierwöchigen Fahrt von Leeuwarden nach Kembs im Elsass begleiten sollte, während Priska und Beat mit uns nach Leeuwarden fahren und anschliessend meinen Wagen zurück nach Hause überführen. Sylvia und Edith wollten mit dem Nachtzug über Hannover nach Leeuwarden fahren. Priska, Beat und ich hätten die Strecke mit dem Auto zurückgelegt. Doch es sollte anders kommen. Am Mittwoch musste sich Edith wegen gesundheitlichen Problemen einer Untersuchung unterziehen, deren Ergebnis jedoch keine Klarheit schuf und sie deshalb für weitere Abklärungen zu Hause bleiben musste. Am Donnerstagmorgen hörten wir im Radio, dass ab Freitag von Bahnreisen in Deutschland wegen Streik abgeraten wird.

Schnell wurde alles umorganisiert und wir starteten am Freitag um 22:30 Uhr in Stans zu viert, mit zwei Autos. Wir fuhren bis Kembs. Den Wagen von Sylvia liessen wir dort im Port de Plaisance stehen. Er wird dort vier Wochen auf uns warten. Trotz der späten Stunde begrüsst uns Gabriel, der Hafewart, auf das Herzlichste. Nach einem längeren Schwatz machten wir uns, jetzt nur noch mit einem Wagen, auf den Weg nach Leeuwarden, zu den «Chäs Fresser», wie Gabriel sagte.

Am Samstagmorgen erreichten wir nach einer problemlosen Fahrt gegen 8 Uhr den Liegeplatz der Marco Polo II bei Hemrik Marine in Leeuwarden. Die Checkliste wurde flugs abgearbeitet und schon lag die Marco Polo II am Aussensteg, bereit geputzt und beladen zu werden. Priska und Beat unterstützten uns tatkräftig bei der Reinigung und beim Einrichten. Im Nu waren wir fertig. Nach dem Grosseinkauf liessen wir den Tag bei einem gemeinsamen Essen auf der Marco Polo II ausklingen. Während Priska und Beat im Hotel Bastion in Leeuwarden übernachteten legten wir uns auf dem Schiff in die Koje.

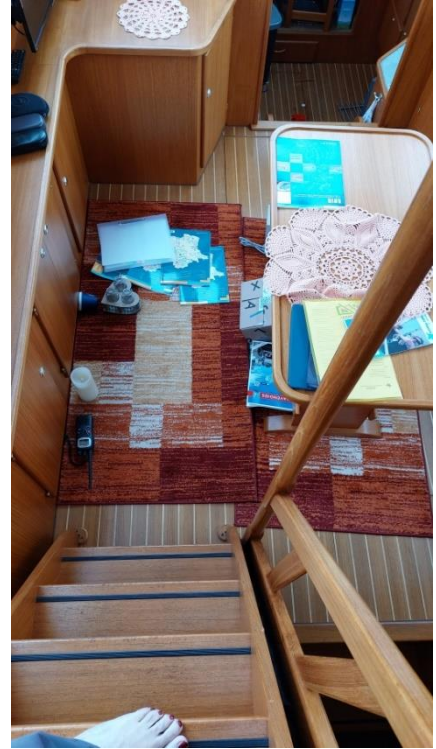
Ja, und jetzt bin ich am Sonntagmorgen um 7:30 Uhr bereits mit Bayou unterwegs, während Sylvia das Frühstück vorbereitet. Wir wollen um 9 Uhr starten. Früher geht nicht, da die Greunsbrug erst ab 9 Uhr den Betrieb aufnimmt.

Alles ist bereit, nur noch schnell auf die Toilette. Die Geräusche beim Spülen verheissen nichts Gutes. Mit der Pumpe stimmt etwas nicht. Die ganze «Sosse» bleibt in der Schüssel und will partout nicht raus. Na denn, der Klempner ist gefragt. Ich schlüpfe in diese Rolle und irgendwie gelingt es mir die Pumpe zu entstopfen und, hurra, die Toilette funktioniert wieder.

Mit 1½ Stunden Verspätung laufen wir aus. Leeuwarden ade, wir werden uns Ende Oktober wieder sehen.

Das Wetter spielt gut mit. Es ist frisch, aber trocken und die Sonne zeigt sich zwischen grossen Quellwolken. Damit wir Strecke machen fahren wir über den Prinses Margrietkanaal bis Lemmer, wo wir die grosse Schleuse zum IJsselmeer passieren. Das IJsselmeer liegt ruhig und friedlich vor uns. Es ist fast windstill und wir gleiten in zügiger Fahrt durch das Wasser. Erst kurz vor Urk, unserem Etappenziel, frischt der Wind etwas auf und die Bewölkung nimmt zu. Im Hafen finden wir einen schönen Platz an der Kade. Kaum haben wir die Marco Polo II vertäut beginnt es zu regnen.

Trotz des Regens mache ich mit Bayou einen ausgiebigen Lauf auf dem Damm. Zurück auf dem Schiff essen wir noch eine Kleinigkeit und legen uns dann in die Koje. Morgen geht es früh raus.



## Das IJsselmeer

---

Die Wetterprognosen verheissen nichts Gutes. Wind aus West bis Nordwest mit Stärke 4 bis 6 und einer Wellenhöhe von rund einem Meter.

Wir stehen um 6 Uhr auf. Nach dem Lauf mit Bayou legen wir gegen 7 Uhr ab. Das Frühstück werden wir unterwegs einnehmen. Es regnet und der Wind pfeift in den Wanten der Segelboote.

Aus dem Hafen kommend muss ein grosser Bogen nach West-Südwest gefahren werden, damit die Untiefen umgangen werden können. Bereits hier zeigt sich, dass der Südwestkurs nach Lelystad nicht steuerbar ist. Die Wellen sind zu hoch und sie kommen genau seitlich, aus Westen. Das hält keiner aus. Auf dem weiteren Verlauf der Route, von Lelystad nach Amsterdam, wären wir ebenfalls voll den von der Seite anrollenden Wellen ausgesetzt. Vor den Wellen abzulaufen und die Route über die Randmeere zu nehmen erscheint mir auch wenig erfolgversprechend, zumal das mit einem Zeitverlust von einem Tag verbunden wäre. Es bleibt somit nur eine Option - Augen zu und durch nach Enkhuizen. Unter Land sind die Wellen nicht so hoch und in der Bucht von Hoorn können sie sich noch nicht so hoch aufbauen.

Aus dem Frühstück wird heute wohl definitiv nichts. Die Marco Polo II stampft tapfer durch die sich gefühlt immer höher auftürmenden Wellen. Unter Deck hat Sylvia fast alles gesichert. Fast. Eine Welle erwischt uns kalt von der Steuerbordseite und unter Deck rumpelt es. Die Kaffeemaschine ist umgefallen, das Wasser aus dem Tank «überflutet» die Ablage und den Boden, im Spülbecken hat sich der gefüllte Tee Krug auf die Seite gelegt und sogar der schwere Messerblock wird an einen neuen Standort verfrachtet. Doch nicht genug damit. Durch das Lüftungsgitter des Motorraums schwappt Wasser in den Motorraum. Im Salon hält das Fenster dem Wasserschwall stand, trotzdem läuft ein kleines Bächlein über das Sims nach achtern. Bei mir auf Deck verabschieden sich der Tisch, er fällt um, und die Stühle, sie rutschen nach Backbord.

Weiter geht die Berg- und Talfahrt. Plötzlich türmen sich vor dem Bug zwei hohe, steile Wellen in einem sehr kurzen Abstand auf. Die erste Welle hebt den Bug der Marco Polo II an und läuft unter dem Rumpf durch. In der Folge kracht der Bug voll in den zweiten Wellenberg. Das Wasser schwappt hoch bis zum Salonfenster und flutet den Pilzlüfter in der Küche, die so noch einmal einen Schwall Wasser abbekommt. Durch den harten Schlag rutscht die schwere Sitzbank im Heck nach vorn bis zum Steuerstuhl durch und sogar der Teppich im Cockpit verschiebt sich.

Bei jeder Welle die anrollt höre ich ein dumpfes «Bumm». Ich kann es nicht einordnen, doch Sylvia hat die Lösung des Rätsels. Es ist der Anker, der von der hohen Welle aus der Halterung gerissen wurde und jetzt vor dem Bug baumelt. An eine Bergung ist nicht zu denken, der Wellengang ist zu hoch. Es bleibt nur eines übrig, weiter Richtung Enkhuizen.

Endlich, nach etwas mehr als 3½ Stunden sind wir auf der Höhe von Enkhuizen und gelangen langsam in ruhigeres Wasser. Auf dem Weg zur Schleuse, die uns ins Markermeer bringt, berge ich den Anker. Mittlerweile hat er sich rund 3 Meter Kette geholt und hängt unter dem Rumpf. Den Schaden können wir erst später begutachten, jetzt ist erst einmal schleusen angesagt.

Zusammen mit zwei anderen Booten passieren wir die Krabbersgatsluis. Sylvia reicht es eigentlich. Sie möchte am liebsten den nächsten Hafen ansteuern. Dumm nur, dass alle Jachthäfen nördlich der Schleuse liegen. So bleibt nichts anderes übrig, als weiterhin Nigtevecht, das heutige Etappenziel, im Visier zu behalten.

Unter Land ist das Markermeer, erwartungsgemäss, relativ ruhig. Erst als sich an der Steuerbordseite das Land in der Bucht von Hoorn zurückzieht wird es wieder rauer. Wir steuern weiterhin einen Kurs gegen die Wellen, um weiter unter Land zu kommen. Irgendwann sagt Sylvia: «Wir haben einen Kugelfender verloren». Tatsächlich sieht man weit hinten eine schwarze Kugel auf dem Wasser tanzen. Ich wende in einem etwas ruhigeren Augenblick und laufe vor Wind und Wellen ab, in Richtung Fender. Sylvia übernimmt und fährt das «Fender über Bord Manöver». Der erste Anlauf, den Fender zu bergen, schlägt fehl. Das Fender Tau rutscht mir aus dem Haken. Also noch einen Anlauf gefahren. Diesmal gelingt es. Der Fender ist wieder an Bord. Wie konnte er nur über Bord gehen? Die Erklärung ist einfach. Da wir nach der Schleuse Ausschau nach einem Anleger hielten, blieben die Fender gesetzt. Eine höhere Welle hat es dann geschafft, die Kugel am Bug loszureissen und mitzunehmen.

Weiter geht der Ritt auf den Wellen. Sie sind nicht mehr so hoch wie am Morgen. Deshalb beschliessen wir vor den Wellen abzulaufen und den Kurs Richtung Almere zu ändern. Auf der Höhe Volendam / Marken haben wir die Wellen noch einmal von der Seite. Es hält sich jedoch in Grenzen, weil wir hier schon weitestgehend unter Land fahren. Nach etwas über 4 Stunden Fahrt erreichen wir die Oranjesluizen bei Amsterdam. Wir haben es geschafft, das Geschaukel ist vorbei. Die Marco Polo II und die Crew haben bewiesen, dass sie seetauglich sind.

Nach einer kurzen Wartezeit können wir die Schleuse passieren. Nach der Schleuse legen wir das Ruder nach Backbord und fahren in den Amsterdam-Rijnkanaal ein. Kein leichtes Unterfangen, müssen wir doch gut auf den regen Verkehr der Grossschiffahrt Rücksicht nehmen.

Der Wind nimmt langsam ab, die Wolken machen der Sonne Platz und wir erreichen am späten Nachmittag Nigtevecht. Nur noch schnell die Nigtevechtbrug passiert und wir können im Hafen am Ausensteg anlegen. Endlich, nach 95 km und einer Fahrzeit von 10 Stunden.

Jetzt geht es an die Schadensaufnahme. Wir befürchten, dass wir den Geschirrschrank mit dem Staubsauger ausräumen können. Doch weit gefehlt. Bis auf ein Glas, das den «Höllенritt» nicht überstanden hat, ist alles ganz geblieben. Wir sind mit einem «blauen Auge» davongekommen.



## Auf dem Amsterdam-Rijnkanaal

---

Wir sind bereit zum Ablegen. Ich funke die vor uns liegende Brücke von Nigtevecht an und erbitte die Öffnung - keine Antwort. Ich sehe, dass ein paar Männer die Brücke inspizieren und bekomme irgendwann ein Zeichen, dass wir noch 15 Minuten warten müssten. Tatsächlich. Nach der angegebenen Zeit tauchen zwei Männer auf und versuchen die Brücke zu öffnen. Das Ding will jedoch partout nicht aufgehen. Schliesslich schalten sie das Licht auf Doppelrot.

Wir machen fest und harren der Dinge, die da kommen. Über Funk höre ich, dass ein anderes Schiff die Brücke auch noch passieren will. Und, oh Wunder, sie schaffen es, trotz Doppelrot, die Brücke zu öffnen. Wir können den Weg nach Tiel, dem heutigen Etappenziel, mit rund einer Stunde Verspätung unter den Kiel nehmen.

Die Fahrt verläuft ruhig. Wir begegnen vielen Grossschiffen, darunter auch etlichen Hotelschiffen. Die beiden Schleusen bringen wir problemlos hinter uns. Nach der zweiten Schleuse fahren wir in den Waal ein und erreichen kurze Zeit später, im Laufe des Nachmittags, den Hafen von Tiel. Hier werden wir Priska und Beat wiedersehen.

Vor dem Wiedersehen gibt es jedoch noch etwas zu reparieren. Als wir in Leeuwarden losfahren stand die Dieselanzeige auf etwas über  $\frac{3}{4}$ . Ich wunderte mich, hatte ich doch den Tank vor der Winterpause komplett gefüllt. In Urk stand die Nadel immer noch am selben Ort. Auch nach der Überfahrt über das IJsselmeer veränderte sich die Position nicht. Vielleicht hilft ein leichtes Klopfen gegen das Glas, dachte ich. Es half, die Nadel fiel ab.

Da die Geber und die Anzeigeeinstrumente für Wasser und Diesel identisch sind tausche ich sie kurzerhand aus. Hurra, wir wissen wieder wieviel Diesel im Tank ist, dafür haben wir keinen Hinweis mehr, wie es um das Wasser steht.

Am frühen Abend treffen Priska und Beat ein. Sie haben in Tiel das Hotel bezogen und auf dem Weg zum Hafen noch ein paar Kleinigkeiten für das gemeinsame Nachtessen eingekauft. Wir verbringen einen gemütlichen Abend mit einem Essen an Bord. Morgen werden sie einen Tag auf der Marco Polo II verbringen und bis Veghel mitfahren.





## Wir kommen auf die Maas

---

Wie vereinbart treffen Priska und Beat gegen 9 Uhr ein. Sie werden heute, zusammen mit mir, die Fahrt nach Veghel in Angriff nehmen. Sylvia wird derweil das Auto übernehmen und uns am Zielort erwarten.

Wir legen ab, verlassen den Hafen von Tiel und lassen uns den Waal «hinunterspülen». Die zu Berg fahrenden Grossschiffe verursachen einen schon fast unanständigen Wellenschlag. Nach wenigen Kilometern biegen wir links in den Kanaal van Sint Andries ein. Wir passieren die Schleuse und fahren kurze Zeit später auf der Maas zu Tal. In den kommenden Tagen und Wochen werden wir die Maas zu Berg befahren, fast bis hoch zur Quelle. Doch vorerst verlassen wir die Maas noch einmal und biegen in den Maximakanaal ein, der später in die Zuid-Willemsvaart mündet, die uns bis Veghel bringt.

Sylvia erwartet uns an der einen oder anderen Schleuse und schaut zu, wie die neue Crew der Marco Polo II die Schleusen meistert. Es läuft alles wie es laufen sollte. Nach einer ruhigen und problemlosen Fahrt legen wir im Hafen von Veghel an. Die neue Crew hat sich bestens bewährt und sich in den Schleusen tapfer geschlagen.

Sylvia hat in der Zwischenzeit eingekauft. Während wir den Einkauf verstauen, beziehen Priska und Beat das Hotel. Es liegt gleich am Hafen und sie können uns vom Zimmer aus zuwinken. Wenig später treffen wir uns zu einem Apéro und einem weiteren, gemeinsamen Essen auf der Marco Polo II, wo wir den Tag bei guter Stimmung ausklingen lassen.



## Eine alte und doch neue Bekannte

---

Wir stehen zeitig auf und legen kurz nach 8 Uhr ab. Priska und Beat winken uns vom Fenster des Hotelzimmers zum Abschied zu. Wir verlassen den langen Zubringer zum Hafen, halten uns in der Zuid-Willemsvaart links und stehen schon vor der ersten Schleuse.

Unser Etappenziel ist Nederweert. Mit 43 km, 8 Schleusen und 4 Brücken, die für uns geöffnet werden müssen, haben wir eine nicht allzu lange Fahrt vor uns.

Der Frühling hält langsam Einzug. Einzelne Bäume stehen in voller Blüte, während andere noch ihre kahlen Äste in die Höhe strecken. Doch auch an den kahlen Ästen sind bereits Knospen auszumachen, die nur darauf warten sich bei etwas wärmeren Temperaturen zu Blättern zu entfalten.

Gemütlich folgen wir der Zuid-Willemsvaart. Das Wetter spielt mit. Es ist kühl, doch im Cockpit, hinter der Scheibe, lässt es sich dank der Sonne gut aushalten. Entlang des Kanals verläuft eine gut befahrene Strasse. Plötzlich höre ich ein Hupen. Ich schaue zur Strasse und sehe mein Auto vorbeifahren. Priska und Beat haben uns soeben überholt. Sie werden nach Kaltenengers fahren und im Hotel Larus übernachten, bevor es für sie nach Hause geht.

Die Fahrt verläuft ohne nennenswerte Ereignisse und wir erreichen bereits gegen 15 Uhr unser Ziel. Hier treffen wir einen kleinen Hafen an, der Platz für 8 Boote bietet. Aus Schilderungen von anderen Skippern wissen wir, dass die Einfahrt eng und die Wassertiefe begrenzt ist. Wir schnappen uns gleich den ersten Platz an steuerbord. Hier ist es tief genug für die Marco Polo II. Der einzige Schönheitsfehler ist, dass wir über das Heck ein- und aussteigen müssen.

Gegen 20 Uhr bekommen wir Besuch. Katja, eine Züchterin von Berger des Pyrénées, die Sylvia vor einiger Zeit im Facebook kennenlernte, kommt uns besuchen. Nach vielen Versuchen und etlichem hin und her ist es jetzt endlich gelungen. Katja wohnt in Bree, in Belgien. Da wir schon sehr nahe an der Belgisch-Niederländischen Grenze sind ist es für sie mit dem Auto ein «Katzensprung».

Wir unterhalten uns angeregt und die Zeit vergeht viel zu schnell. Es ist schön, dass wir Katja kennenlernen durften.







## Wie genau ist die Wasser-, pardon, Dieselanzeige?

---

Wir sind wieder zeitig bereit und ich manövriere die Marco Polo II bereits um 8 Uhr aus dem engen Hafen, durch die noch engere Ausfahrt, hinaus in den Kanal. Das Wetter präsentiert sich heute in grau. Es nieselt und es ist kalt.

Aus der Zuid-Willemsvaart geht das Fahrwasser schon nach kurzer Zeit in den Kanaal Wessem Nederweert über, der uns bei Wessem zurück auf die Maas bringt. Wir überqueren den Fluss und fahren in den nächsten Kanal ein, den Julianakanaal. Der Karte haben wir die Information entnommen, dass sich kurz vor Maasbracht eine Tankstelle befinden soll. Diese werden wir anlaufen und den Dieseltank füllen.

Tatsächlich, die Karte stimmt. Mitten zwischen grossen Frachtschiffen finden wir die Tankstelle. Jetzt wird sich zeigen, wie genau die getauschte Anzeige funktioniert. Die Nadel steht auf  $\frac{1}{2}$  voll oder leer, je nach Betrachtung. Es sollten also rund 200 Liter im Tank Platz haben.

Während wir mit dem Tankwart einen Schwatz abhalten, füllt sich der Tank langsam. Bei 196.5 Litern stellt der Zapfhahn ab und die Anzeige zeigt «voll» an. Glück gehabt, auf die Anzeige ist Verlass. Was mich noch mehr überrascht ist der Umstand, dass die Marco Polo II, trotz der Fahrt mit höheren Drehzahlen, zeitweise zwischen 1800 und 2000 Umdrehungen, nur etwas mehr als 4 Liter pro Stunde verbraucht hat.

Mit vollem Tank und beruhigt, dass die Anzeige funktioniert, fahren wir in die Sluis Maasbracht ein. Hier geht es erst mal 11.8 Meter in die Höhe. Weiter dem Julianakanaal folgend erreichen wir die Sluis Born. Auch hier steigen wir über 11 Meter. Kurz vor Maastricht mündet der Kanal wieder in die Maas. Wir beschliessen die Nacht im historischen Binnenhafen t'Bassin zu verbringen. Dazu müssen wir jedoch noch die Sluis Maastricht passieren und eine Brücke unterfahren.

Über Funk rufe ich die Schleuse. Mir wird beschieden, dass ein Rundfahrtschiff erwartet wird und wir mit diesem schleusen könnten. Wir legen vor der Schleuse an und nutzen die Zeit, den Geräteträger abzusenken. Nur so passen wir unter der Brücke durch.

Alles klappt reibungslos und wir liegen im Hafen t'Bassin von Maastricht. Die Hafenwartin, die auch gleichzeitig die Schleuse bedient, kommt mit dem Moped vorbei und gibt uns ein paar Tipps. So bei-läufig meint sie, dass wir morgen schauen müssten, ob wir unter der Brücke durchpassen. In der Nacht steige jeweils das Wasser im Hafen etwas an.

Morgen ist noch weit weg und wir werden sehen was kommt. Ich nutze die Gelegenheit den Router zu demontieren. Er scheint nicht mehr zu funktionieren. Mal sehen, ob ich ihn wieder in Gang bringen kann. Tatsächlich stellen wir fest, dass das Wasser am Abend ca. 10 cm höher steht als am Nachmittag. Hoffen wir, dass sich der Wasserstand wieder normalisiert.





## Die Marco Polo II wird registriert

---

Wir haben heute eine lange Etappe mit vier Schleusen auf der Maas und dem Albert-Kanal vor uns. Wir legen im Hafen t'Bassin von Maastricht kurz nach 9 Uhr ab. Das Wasser ist gegen den Morgen hin wieder etwas gesunken. Wir kommen ohne Probleme unter der Brücke durch und fahren in die Schleuse ein.

Es geht auf der Maas zu Berg. Wir passieren die Wilhelminabrug und sehen den Anleger, der sich mitten in der Maas bis zur St. Servaasbrug hinzieht. Dieser Anleger ist sicher gut gelegen, aber der Entscheid im Hafen t'Bassin zu übernachten war richtig.

Schon bald teilt sich das Fahrwasser. Die Maas bildet den linken und der Canal de Lanaye den rechten Teil. Wir halten uns rechts und sehen vor uns die grosse Schleuse von Lanaye. Das Tor steht noch offen und ein Sportboot fährt ein. Bis zur Schleuse sind es noch rund 800 Meter. Plötzlich sehe ich, dass sich das Tor langsam schliesst. Flugs funke ich die Schleuse an und erbitte die Durchfahrt. Ich bekomme über Funk prompt die Mitteilung, dass das Tor noch einmal aufgemacht werde und wir zusammen mit den anderen Schiffen schleusen könnten.

Die Abmessungen der Schleuse sind riesig. Sie ist 225 Meter lang und 25 Meter breit. So liegen ganz vorn zwei Frachtschiffe nebeneinander und ein drittes an steuerbord dahinter. Nebst der Marco Polo II sind noch mindestens vier Sportboote beim Aufschleusen über 13.7 Meter mit dabei.

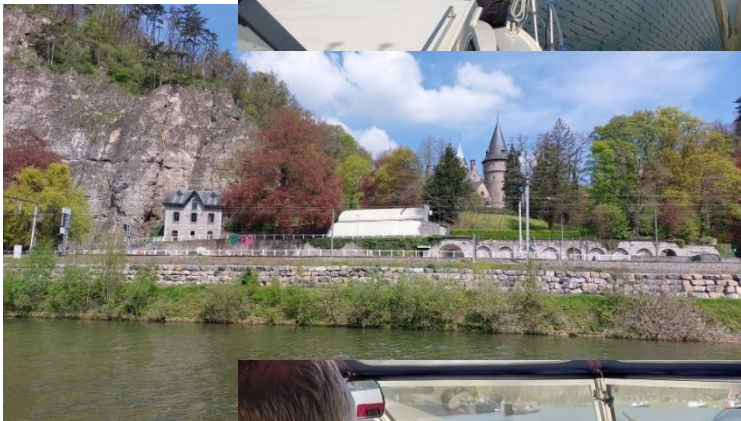
Oben angekommen sehe ich, dass sich vom Schiff vor uns eine Frau mit einer Tasche entfernt und sie sich zum Tower der Schleuse begibt. Kurze Zeit später kommt sie zurück und meint: «So, jetzt sind wir in Belgien registriert.» Sylvia und ich schauen uns an. Registriert? Davon hat niemand etwas gesagt und ich habe diesbezüglich auch nichts gelesen.

Wir fahren aus der Schleuse aus. Irgendwie lässt mir diese Registrierung keine Ruhe. Schliesslich frage ich per Funk nach, was es damit auf sich hat. Ich bekomme zur Antwort, dass alle Schiffe, die in Wallonien verkehren, registriert sein müssten.

Der Albert-Kanal ist hier sehr breit. Wir fahren einen grossen Bogen und legen vor einer unbenutzten Schleusenkammer an. Mit den Schiffspapieren unter dem Arm mache ich mich auf zum Kontrollzentrum, wo ich sehr freundlich abgefertigt werde. Mir wird mitgeteilt, dass ich beim Anmelden an der Schleuse jeweils die Registrierungsnummer, die Länge und Breite des Schiffs sowie das Gewicht bekannt zu geben hätte. Na, dann bin ich mal auf die nächste Schleuse gespannt.

Wir folgen dem Albert-Kanal, der sich kurz vor Liège wieder mit der Maas vereinigt. Weiter geht es auf dem Fluss durch die Stadt und die weiter flussaufwärts liegenden Vororte. Die nächste Schleuse, Ivoz-Ramet, ist in Sicht. Ich melde mich über Funk als Sportboot an. Keine Frage nach der Registrierungsnummer, keine Frage nach den Abmessungen und dem Gewicht des Schiffs, einzig die Rückmeldung: «Je vais ouvrir les portes pour vous». Kurz darauf machen wir in der Schleuse fest und es geht auch schon aufwärts. Gleich nebenan wird eine neue Schleusenkammer gebaut. Die Arbeiten dazu sind in vollem Gang und schon recht fortgeschritten.

Langsam nähern wir uns dem heutigen Etappenziel Huy. Hier gibt es laut Karte zwei Häfen. Wir entscheiden uns den zweiten Hafen, weiter flussaufwärts, anzulaufen. Er ist besser geschützt vor dem Schwell allfällig vorbeifahrender Frachtschiffe. Der Entscheid war richtig. Der Hafen macht einen guten Eindruck und Sylvia würde gern im Hafenrestaurant essen gehen. Leider ist das Restaurant ausgebucht, schade.



## Ab 19 Uhr gibt nur noch Friture

---

Wir stehen um 7 Uhr auf, damit wir zeitig losfahren können. Doch das Wetter macht uns für diesmal einen Strich durch die Rechnung. Über der Maas liegt dichter Nebel. Das gegenüberliegende Ufer ist nicht zu sehen. Unter diesen Bedingungen können wir nicht fahren und es heisst abwarten.

Gegen 9 Uhr lichtet sich der Nebel, die Sonne drückt durch und der Himmel präsentiert sich im klarsten Blau. Leinen los. Heute geht es bis Yvoir. Dort soll es laut Karte auf einer Insel in der Maas einen schönen Hafen und ein gutes Restaurant geben.

Die Landschaft verändert sich. Das Tal der Maas wird etwas enger. Links und rechts des Flusses zeigen sich vermehrt Felsformationen, die von Kletterern heiss begehrt sind. König Albert sei hier in der Gegend bei einem Kletterausflug tödlich verunglückt, liest Sylvia in der Karte nach. Die Landschaft verändert sich erneut. Es gibt wieder mehr Industrie, denn wir nähern uns Namur. Die Maas fliesst hier mitten durch die Stadt und es präsentiert sich uns eine einladende Kulisse. Leider haben wir keine Zeit hier zu verweilen.

Wir erreichen die Ecluse des Grands Malades und etwas später die Ecluse Tailfer. Hier ist die Schleusenkammer voll. Ich melde mich über Funk, wohlwissend, dass es etwas dauert, bis das Wasser abgelaufen ist. Die Schleuse werde vorbereitet, tönt es dann auch aus dem Lautsprecher und, frei nach Inspector Columbo, «Ach, was ich noch wissen wollte», werde ich nach der Registrierungsnummer und den Abmessungen des Schiffs gefragt. Irgendwann trifft es anscheinend jeden, gut haben wir die Marco Polo II registrieren lassen.

Noch «schnell» die Ecluse Hun passiert und schon ist die Île d'Yvoir in Sicht. Laut Karte soll sich der Anleger in der schmalen Durchfahrt zwischen Land und Insel befinden. Der Pfeil auf der etwas verblichene Tafel weist uns den Weg. Langsam tasten wir uns vor, das Echolot gut im Blick. Da ist ein Steg mit Pollern. Doch, das Ganze ist eingezäunt und anlegen ist hier unmöglich. Wir wenden. Vor uns hängt ein Kabel über dem Wasser, das zur Fähre gehört, die zwischen dem Ufer und der Insel verkehrt. Wir versuchen unser Glück auf der anderen Seite der Insel. Hier gibt es zwar einen Steg mit ein paar in den Untergrund gerammten Eisen, an denen wir die Marco Polo II fest machen können. Vertrauenserrückend ist anders.

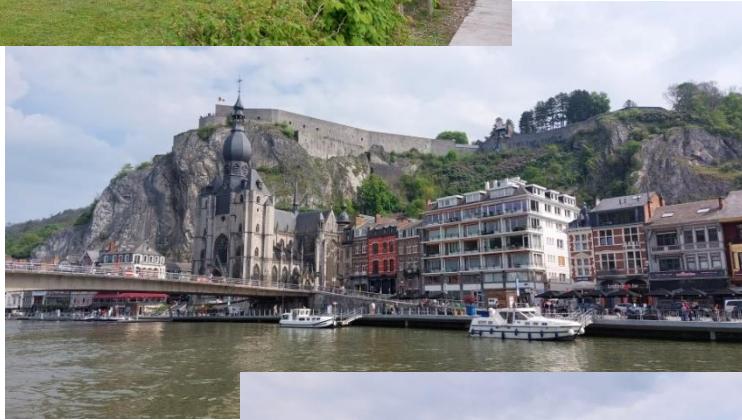
Sylvia geht ins Restaurant fragen, ob wir hier festmachen dürfen. «Oui», lautet die Antwort. Sie fragt noch, ob das Restaurant am Abend geöffnet sei. «Oui, aber ab 19 Uhr gibt es nur noch Friture». Es ist 17:30 Uhr. Es sollte jetzt noch etwas «Anständiges» zu essen geben. Das erste Essen auswärts auf unserer Tour.

Sicherheitshalber frage ich im Restaurant nach, ob wir die Nacht am Steg verbringen dürfen und was es kostet. Die Antwort lautet «Mais bien sûr pouvez-vous passer la nuit et il est gratuit». Schön, dann wäre das auch geklärt und wir können unser Essen bestellen. Hm - Chicken Nuggets, Burger, Frites? Viel mehr gibt die Speisekarte nicht her. Nun ja, zur Not tut es das auch und mit einem Glas Rosé lässt sich einiges aushalten.

Wir sind zurück auf dem Schiff und es geht langsam gegen 19 Uhr zu. Gäste sind keine mehr da, das Restaurant schliesst und wir haben die Insel für uns allein. Fast allein. Wir müssen sie mit einer ganzen Schar Graugänse teilen.

Im Nachhinein werde ich den Verdacht nicht los, dass Sylvia da etwas falsch verstanden hat, von wegen 19 Uhr, Friture und so. Sicher ist hingegen, dass die Angaben in der Karte komplett veraltet sind.





## Der 1. Mai, ein Feiertag in ganz Frankreich

---

Wir stehen zeitig auf. Der morgendliche Spaziergang mit Bayou fällt heute sehr kurz aus. Erstens ist die Insel nicht sehr gross und zweitens ist sie durch einen Wasserlauf zweigeteilt. Auf der linken und der rechten Seite der Insel führt je eine Brücke über das Wasser. Diesseits der Brücken liegen das Restaurant, ein Kinderspielplatz und der Anleger. Jenseits der Brücken beginnt das Reich der Gänse. Ein Trampelpfad führt durch das Dickicht. Der Weg ist lehmig und mit Gänsekot übersät. Ich wage es mit Bayou diesen Teil der Insel zu betreten. Kaum sehen uns die Gänse beginnt das grosse Gezeter. Es ebbt erst ab, als wir uns über die Brücke zurückziehen.

Es verspricht ein schöner Tag zu werden. Die Sonne scheint schon recht warm und wir verlassen die Insel bei Yvoir. Wir folgen der Maas weiter zu Berg und erreichen bald die erste Schleuse. Aus der Ferne sehen wir, dass sich die Tore öffnen und ein Lastschiff ausfährt. Flugs funke ich die Schleuse an und frage, ob wir einfahren dürfen. Die Antwort lautet nein, ein zu Berg fahrendes Lastschiff werde erwartet und wir könnten mit diesem Schiff schleusen.

Wir warten. Wir lassen uns treiben, schauen, dass wir in der Mitte des Flusses bleiben und warten. Irgendwann sehe ich auf dem Monitor das AIS-Signal des Bergfahrers. Ich lasse ihn passieren und klemme mich hinter ihm in die Schleuse.

Das Berufsschiff zieht davon und wir nehmen in gemütlichem Tempo Maas-Schleife um Maas-Schleife. Die Gegend ist wunderschön und der träge dahinfließende Fluss bremst uns nicht allzu stark aus.

Wir erreichen Dinant. Eine schöne Stadt mit einem grossen Fort und einem markanten, fast freistehenden Felsen. Wir fahren am Château de Freÿr vorbei. Das Schloss liegt in der Nähe des Flusses und sperrt das ganze Tal ab. Ein perfekter Ort für eine Zollstelle in früheren Zeiten.

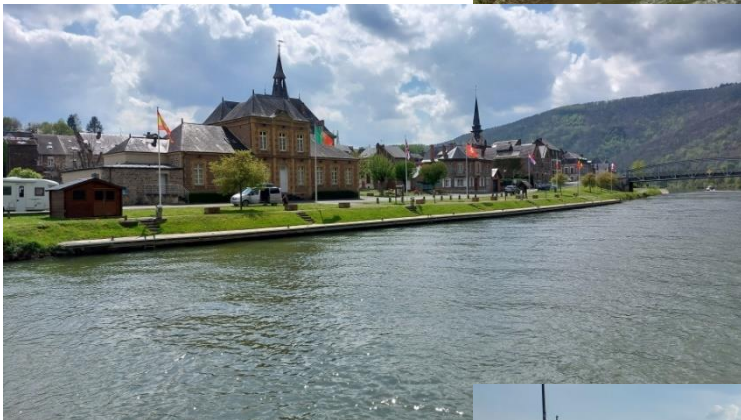
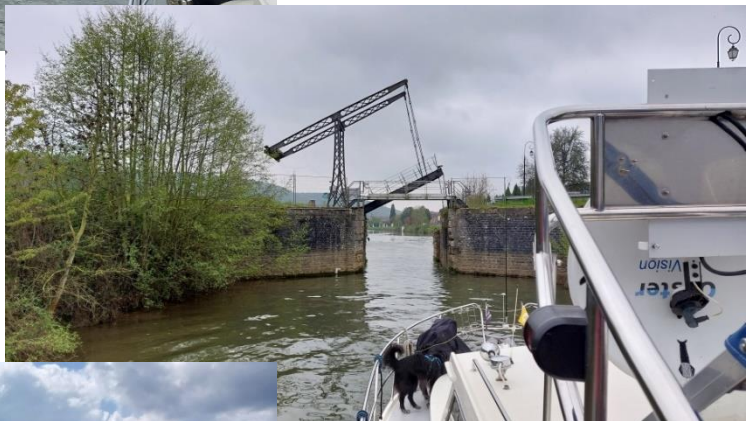
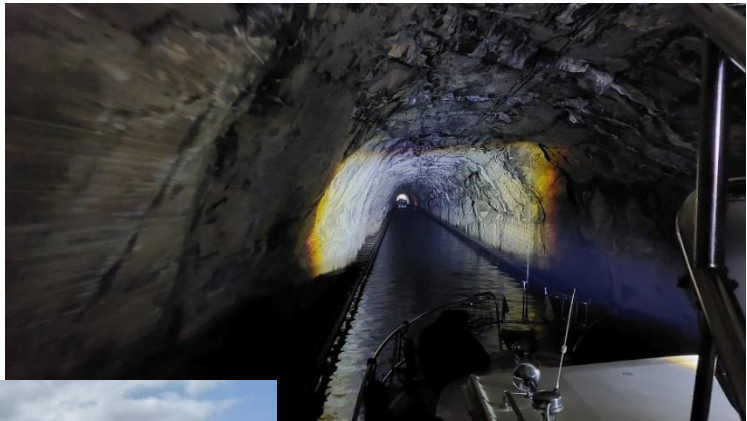
In Waulsort fahren wir an einem grossen Anleger am rechten Ufer der Maas vorbei. Leider liegt das Dorf auf der linken Seite der Maas. Laut Karte gibt es eine Fähre zwischen dem Bootshafen und dem Dorf. Sollte eine Fähre da gewesen sein - ich habe sie nicht gesehen.

Bald erreichen wir Heer. Hier ist für heute Endstation. Wir legen an einer langen, hohen Mauer an. Hinter uns liegt ein deutsches Sportboot, es heisst Hans im Glück.

Eigentlich wollten wir bis Givet fahren, doch das geht nicht. Etwa 100 Meter vor dem Bug der Marco Polo II liegt die belgisch-französische Grenze und ein «Steinwurf» dahinter die Ecluse 59, les quatre cheminées, die erste Schleuse auf französischem Territorium. Da wir heute den 1. Mai haben, bleiben in Frankreich alle Schleusen geschlossen.

Wir nutzen die Zeit und machen die Marco Polo II frankreichtauglich. Heisst, wir senken den Geräteträger ab, bringen den Scheinwerfer auf dem Kabinendach in Position und installieren am Bug unseren «Höhenmesser». Von der Wasseroberfläche bis Oberkannte des Halters an der Reling im Bug sind es 1.70 Meter. Die Fischerrute ist 2 Meter lang und steckt 9 cm im Halter. Nach Adam Riese sitzt die Spitze der Rute somit auf einer Höhe von 3.61 Meter. Das sind 11 cm mehr als wir für die Durchfahrt brauchen. Sollte die Rute an einer Brücke oder sonst einem Hindernis streifen ist Vorsicht geboten.





## Wir sind noch kein eingespieltes Dreierteam

---

Um 9 Uhr sind wir startbereit. Die Hans im Glück hat bereits abgelegt und die Schleuse angefunkt. Ich hänge mich ebenfalls an den Funk und melde auch die Marco Polo II an. Zusammen fahren wir in die erste französische Schleuse ein.

Die Schleuse ist voll und der Schleusenwärter bittet uns mit den Schiffspapieren ins Büro. Für die Marco Polo II habe ich bereits eine VNF-Vignette, nur ist sie im Computer nicht auffindbar. Schliesslich klärt sich das Ganze. Wir haben bei der Bestellung der Vignette versehentlich die Marco Polo II in Suisse umgetauft. «Pas de problem» lautet die Auskunft, nachdem sich der Schleusenwärter rückversichert hat.

Wir, der Skipper der Hans im Glück und ich, bekommen noch den einen oder anderen Tipp mit auf den Weg. Ferner wird uns je eine Fernsteuerung zur Aktivierung der Schleusen ausgehändigt. So ausgerüstet gehen wir zurück zu unseren Booten und verlassen die Schleuse «Les quatre cheminées».

Die nächsten drei Schleusen seien noch bedient, sagte uns der Schleusenwärter von «Les quatre cheminées». Und tatsächlich. In der Schleuse «Les trois fontaines» nimmt uns ein Schleusenwärter die Leinen ab.

Inzwischen hat sich ein drittes Boot zu uns gesellt, das gezwungenermassen den gestrigen Tag vor dieser Schleuse verbracht hat. Zu dritt geht es rund 4 Meter in die Höhe. Der Schleusenwärter fragt nach der Höhe der Marco Polo II. 3.50 Meter gebe ich ihm zur Antwort. Die Rundung des Gewölbes im Tunnel von Ham könnte zu einem Problem werden, meint er. Da ich diese Information auch schon vom netten Schleusenwärter der Ecluse «Les quatre cheminées» erhalten hatte, habe ich vorsorglich alle Seitenteile des Verdecks entfernt, damit wir den Rest schnell abklappen könnten.

Beim Verlassen der Schleuse sehe ich, dass der Wasserstand im Oberwasser ca. 15 cm tiefer ist als normal. Beim Unterfahren des «Galgens» am Ende der Schleuse schlägt auch die Rute keinen Alarm. Der Tunnel sollte hoch genug sein. Es kann nur noch oben links und rechts etwas eng werden, da die Durchfahrt des Tunnels sehr eng ist.

Versuchen wir's. Langsam fahre ich auf den Eingang des Tunnels zu. Vorneweg die Hans im Glück, dann die Blue Goose und am Schluss die Marco Polo II. Die beiden vorausfahrenden Boote fahren sehr langsam und verursachen dadurch kaum Wellenschlag. Gut so. Sylvia behält die Höhe im Auge. Hurra, wenn auch knapp, es reicht. Ich versuche mich möglichst in der Mitte des Fahrwassers zu halten, was auf 600 Meter Distanz eine Menge an Konzentration und Feingefühl am Ruder erfordert.

Wir sind durch. Es hat problemlos geklappt und es geht weiter, Schleuse um Schleuse. Die bedienten Schleusen sind durch und wir stehen vor der ersten automatischen Schleuse. Die Hans im Glück drückt die Fernbedienung, die Ampel bleibt auf Rot. Nach einiger Zeit drücke ich die Fernbedienung, die Ampel schaltet auf Doppelrot. Ich rufe den Schleusenwärter in der Ecluse «Les quatre cheminées» an. «Oui, je vais informer mon collègue». Wie sich später herausstellt haben alle drei Skipper die Schleuse angerufen. Es scheint gewirkt zu haben. Nach rund 30 Minuten gehen an der Ampel die Lichter aus, dann schaltet sie auf Grün und wir können schleusen.

Wir stehen vor der nächsten Schleuse. Das gleiche Spiel. Hans im Glück betätigt die Fernbedienung, die Ampel schaltet auf Rot-Grün. Plötzlich schaltet die Ampel auf Doppelrot. Diesmal greife ich nicht zum Telefon. Der Skipper der Blue Goose hat die Information bereits abgesetzt. Wir treiben vor der Schleuse und warten. Mist, es ist Mittag. So schnell wird hier keiner auftauchen. Im Vorbeitreiben fragt uns der

Skipper der Blue Goose, ob alle Schiffe die Fernbedienung betätigen müssten. Nein, antwortet Sylvia, nur das erste Schiff. Damit ist auch klar, warum die Schleuse auf Störung ging.

Ich nutze die Zeit, um die vor der Ecluse «Les trois fontaines» entfernten Seitenteile wieder einzusetzen. Sofort wird es im Cockpit wärmer. Das Wetter spielt mit, jedoch bläst ein kalter Wind. Nach rund 1½ Stunden warten in der Strömung geht es endlich weiter.

Langsam spielt sich das Trio ein und es geht zügig vorwärts. Auf Grund der Warterei vor den Schleusen beschliessen wir die Etappe zu beenden, in Fumay anzulegen und die anderen Boote ziehen zu lassen. Ich bin fertig mit dem Vertäuen der Marco Polo II, als sich die Hans im Glück nähert. Der Skipper sagt mir, dass die nächste Schleuse «en panne» wäre und sie deshalb gewendet hätten.

Laut Karte sollte es hier Strom und Wasser geben, doch ausser ein paar weit auseinanderliegenden Pollern bzw. Ringen ist hier nichts zu finden. Ich frage bei einem Arbeiter nach, der mit einem Hochdruckreiniger den Platz oberhalb des Anlegers reinigt. « Non, actuellement pas, on va installer l'électricité la semaine prochaine. »

## Noch liegen wir im Zeitplan

---

Der Morgen startet kalt. Über der Meuse, wie die Maas hier in Frankreich heisst, liegt ein Hauch von Nebel, in dem sich die Strahlen der Morgensonne verlieren und dem Ganzen einen mystischen Touch geben. Auf dem Morgenspaziergang treffe ich den Skipper der Hans im Glück. Wir vereinbaren, dass wir die Schleusen heute gemeinsam durchfahren. Um 9 Uhr wollen wir los.

Kurz vor 9 Uhr legen wir ab und «umrunden» das Dorf. Fumay liegt eingebettet in einer Schleife der Meuse. Die erste Schleuse, die Nr. 52, lässt nicht lang auf sich warten. Dem Flusslauf folgend passieren wir die Ecluse Nr. 51 und stehen schliesslich Eingangs Revin vor der Ecluse Nr. 50.

Wir schleusen auf und fahren in den Tunnel von Revin ein. Der Tunnel ist breiter und etwas höher als derjenige von Ham. Breiter? Auf der linken Seite führt ein Treidelweg durch den Tunnel, was mich zwingt, mich mehr rechts der Mitte zu halten. Doch hier senkt sich das Gewölbe schon weit herunter und es bleibt mir nichts anderes übrig als mich möglichst nahe an der Mauer des Treidelwegs vorbeizumogeln, damit ich das Tunnelgewölbe mit der oberen Ecke des Verdecks nicht streife.

Geschafft, der Tunnel liegt hinter uns. Nach dem Tunnel geht es rechts, zu Tal, bis zum Hafen von Revin, den wir als Etappenziel für den Vortag im Auge hatten. Durch die Übernachtung in Fumay haben wir auf den Zeitplan rund 2½ Stunden verloren. Ich bin sicher, dass wir das wieder gut machen werden.

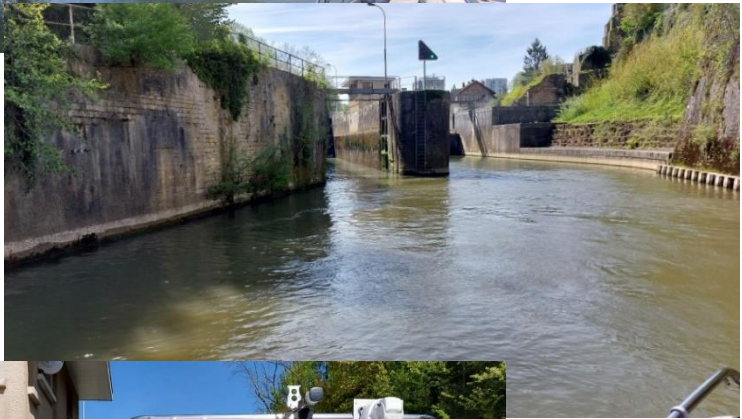
Die Landschaft wird hügeliger, die Ufer sind von Felsen gesäumt und die Meuse wird etwas schmaler. Natur pur. In Monthermé verabschieden wir uns von der Hans im Glück. Der Hafen soll laut Karte Strom und Wasser haben. Na ja, wie verlässlich die Angaben sind haben wir ja schon erlebt.

Für uns geht es weiter über Château Regnault bis nach Joigny sur Meuse. Hier sehen wir einen schönen Anleger und beschliessen die heutige Etappe hier zu beenden. Laut Plan wäre Charleville-Mézières angesagt gewesen. Doch die fehlenden Stunden vom Vortag lassen das nicht zu. Halb so schlimm. Wir liegen nach wie vor über einem halben Tag vor dem Zeitplan, da wir in Maastricht keine Pause eingelegt haben.

Wir werden von den Leuten, die sich in der Nähe des Anlegers aufhalten, freundlich begrüsst. Gegen Abend kommt der «Hafenmeister» vorbei. Im Gespräch erwähnt er, dass er seinen Job vor einer Woche angetreten hätte und die Marco Polo II das zweite Schiff sei, bei dem er das Liegegeld einkassieren dürfe.









## Von Schleusen, Fischern und Bezahlautomaten

---

Nach dem morgendlichen Spaziergang mit Bayou, ausser einem Velofahrer haben wir keine Menschenseele getroffen, mache ich mich auf ins Dorf. Es gibt hier einen kleinen Laden, der auch Brot verkauft. Vor dem Laden warten bereits zwei Personen. Schnell werde ich mit ins Gespräch einbezogen. Kurz nach 8 Uhr, die Zigarette ist fertig geraucht, begibt sich die Inhaberin im Laden hinter die Theke. Ich kaufe ihr zwei Croissants und ein Baguette ab.

Um 9 Uhr verlassen wir den schönen Anleger und fahren die Meuse weiter bergwärts in Richtung Charleville-Mézières. Die kanalisierten Abschnitte werden immer etwas länger und auch immer etwas enger. Die Bäume und Büsche am Ufer fordern ihren Platz ein. Dazwischen gibt es aber auch immer wieder schöne, breite Abschnitte im Fahrwasser der Meuse.

Bald erreichen wir die Stadt. Durch eine Schleuse können wir eine der Meuse-Schleifen abschneiden. Links im Gebüsch steht die Ampel. Sie zeigt Grün-Rot. Die Einfahrt zum Schleusenkanal zweigt im rechten Winkel ab und ich sehe nicht, was sich hinter der Kurve versteckt. Also warten wir vor der Ampel in der Strömung, dafür am Schatten. Die Sonne wärmt ganz schön.

Die Ampel wechselt auf Grün, wir können in die Schleuse einfahren. Ich biege nach links ab und sehe so gut wie nichts mehr. Ich habe die Sonne von vorn. Sie scheint direkt ins Cockpit. Die hellen Flächen reflektieren das Licht und spiegeln sich in den Scheiben. Voraus liegt die Schleuse im Schatten. Quasi im Blindflug halte ich auf die vermeintliche Mitte der Schleuse zu. Ich bin zu weit links. Nach dem Passieren des Schleusentors streift das Verdeck kurz die sehr schmutzige Mauer.

Wir legen an und starten den Schleusenvorgang. Die Wände und die Poller in der Schleuse sind mit Sediment überzogen. Das setzt sich so richtig schön in den Tauen fest. Nach etwas über 3 Metern sind wir oben, mitten im Verwaltungsbezirk von Charleville-Mézières.

Das Verdeck hat keinen Schaden genommen. Mit einer Bürste und etwas Wasser sind die Spuren des «Streifschusses» schnell beseitigt. Es geht weiter über Romery bis zur Abzweigung des Ardennen Kanals. Hier wird die Hans im Glück die Meuse in Richtung Reims verlassen. Wir aber folgen weiter der Meuse zu Berg.

Kurz nach der Schleuse Sedan sehe ich, dass ein Fischer seine Angel quer über den Kanal ausgeworfen hat. Der Kerl sitzt am Ufer und deutet mir in einer Selbstverständlichkeit, ich solle ausweichen. Zum Glück öffnet sich das Fahrwasser etwas, so dass das Ausweichmanöver gelingt und wir ohne Grundberührung davonkommen.

Der Anleger in Sedan ist leer. 10 Boote hätten hier Platz. Wir können uns die Position aussuchen. Die Marco Polo II ist sauber belegt und ich mache mich auf die Suche nach Strom. Am Anleger gibt es drei Säulen. Die mittlere der Säulen hat einen Monitor, an dem ich die Hafengebühr bezahlen könnte. Denkste! Die Säule hat keine Verbindung zum Server. Ich rufe die Support-Nr. an. «Sie können auch an einer anderen Säule bezahlen», meint der Supporter. Mit dem netten Herrn telefonierend mache ich mich auf zur Säule bei der Einfahrt zum Parkplatz. Hier kostet die Nacht € 6 mehr. Ich versuche meinem Gegenüber diesen Umstand klarzumachen. Er scheint meine Ausführungen verstanden zu haben. Kurzerhand greift er über TeamViewer auf die Säule zu und ändert den Preis. Soweit ok. Blöd nur, dass ich noch 15 Euro für eine Camping Car Karte bezahlen muss, damit ich Strom beziehen kann.

Nach langem hin und her habe ich jetzt eine Karte mit 10 Euro Guthaben darauf. Die Liegegebühr kann ich nicht bezahlen, weil die Säule am Anleger defekt ist, wo ich die Karte entwerten müsste. Auch Strom

kriege ich hier nicht. So stecke ich mein Kabel an einer Säule ein, wo sich bereits ein paar Camper «connected» haben und siehe da, der Strom fließt. Ich kann noch vom Guthaben des Vorbenutzers profitieren. Tja, jetzt habe ich eine Camping Car Karte für 25 Euro auf dem Schiff herumliegen, die ich nicht mehr verwenden kann. Der eine oder andere würde sagen; dumm gelaufen.



## Wir treffen die Blue Goose wieder

---

Wir haben am Anleger von Sedan eine ruhige Nacht verbracht. Sie war klar und der Mond stand voll am Himmel. Entsprechend kühl ist es jetzt am Morgen.

Wir starten etwas früher als sonst. Bis zur ersten Schleuse, Remilly-Aillicourt, liegen rund 5 km vor uns. So können wir die Zeit bis zum Betriebsbeginn überbrücken. Gegen Mittag erreichen wir Mouzon. Das wäre eigentlich das gestrige Etappenziel gewesen.

Wir sind immer mehr von Natur pur umgeben. Die Meuse zeigt sich von ihrer schönsten Seite.

An einer der Schleusen sehen wir eine grosse Tafel mit einer «Meldung für Vergnügungsdampfer». Hier wird uns mitgeteilt, dass wir uns vom 1. September bis 31. Mai für die Durchfahrt der Schleusen 27 bis 11 anzumelden hätten. Ich fotografiere die Tafel, damit wir die Telefon-Nr. haben. Die Schleuse 27 steht so oder so erst morgen auf dem Programm. Ich habe noch Zeit für die Anmeldung.

Wir erreichen Stenay. Die zwei Stunden bis Dun-sur-Meuse, unserem geplanten Ziel, schenken wir uns. Wir suchen uns im Hafen einen schönen Platz. Oh, gleich vor uns liegt die Blue Goose. Diesmal kommen wir ins Gespräch. Die Crew hat hier einen Tag Halt gemacht, um das Biermuseum zu besuchen. Wir erfahren, dass sie sich für morgen bereits angemeldet hätten und dass wir uns ihnen anschliessen könnten. Klar, machen wir. Es kann uns nichts Besseres passieren.

Die Dame, die den Hafen betreut, ist äusserst nett und zuvorkommend. Sie deckt mich mit Informationen und Kartenmaterial aus der Gegend ein, so dass ich nicht umhinkomme, ihr zwei Flaschen Weisswein aus der Region abzukaufen. Einen Chardonnay und einen Vin gris.





## Eine Etappe mit 55 km und 12 Schleusen

---

Wir starten zusammen mit der Blue Goose um 9 Uhr. Da die erste Schleuse gleich nach der Hafenausfahrt liegt können wir nicht früher los.

Wir erreichen die Schleuse Nr. 27, Warinvaux. Hier werden wir von einem Schleusenwärter erwartet. Er wird uns bis zur Schleuse Nr. 20, Bras begleiten. Wir kommen oben an und der Grund für die begleitete Fahrt wird uns schnell klar. Vor uns breitet sich ein wunderbarer Algenteppich aus.

Die Blue Goose «pflügt» sich durch die dick vor der Schleuse liegenden Algen. Wir können von der Schneise im Kielwasser der Blue Goose profitieren. Mindestens teilweise. Es dauert nicht lange und ich höre, am Geräusch des Auspuffs, dass die Marco Polo II fast kein Kühlwasser mehr ansaugen kann.

Das Problem kennen wir schon von früher. Sylvia übernimmt das Ruder und ich klettere in den Motorraum. Auf mein Zeichen stoppt Sylvia den Motor und hält die Marco Polo II mit Bug- und Heckschraube auf Kurs. Ich schraube den Deckel des Wasserfilters ab, führe einen langen, etwas dünneren Schlauch in den Ansaugschlauch und versuche das Ganze durchzupusten, damit sich die Algen vom Ansauggitter lösen. Schlägt das Wasser zurück und bekomme ich einen nassen Kopf weiss ich, dass der Einlass immer noch zu ist. Höre ich es unter dem Schiff blubbern weiss ich, dass ich Erfolg hatte. Flugs wird dann der Deckel wieder auf den Wasserfilter geschraubt und der Motor gestartet.

Dieses Prozedere wiederholt sich nach jeder Schleuse und manchmal auch noch dazwischen. Es gelingt mir jeweils den Ansaugfilter so weit freizubekommen, dass der Impeller nicht trocken läuft und die Temperatur des Motors stabil bei +/- 82° bleibt. Zum Glück gibt es die Algen nur in den Kanalabschnitten, wo keine Strömung herrscht. Im Fahrwasser der Meuse habe ich bis jetzt keine gesehen und ich hoffe, dass das so bleibt. In der Strömung des Flusses können wir dieses Prozedere auf keinen Fall durchführen.

Nach 55 km mit 12 Schleusen und über 9 Stunden Reisezeit erreichen wir Verdun. Wir haben die verlorene Zeit eingeholt und wieder einen ganzen Tag Vorsprung auf unseren Reiseplan. Ich bin gespannt, ob wir diesen Vorsprung im weiteren Verlauf der Reise halten können.

Verdun verfügt über einen relativ langen Steg. Die hier liegenden Schiffe sind gut verteilt, will heissen, es gibt grössere Lücken dazwischen, grösstenteils so, dass kein anderes Schiff dazwischen passt. Ich steure eine erste, grössere Lücke an. Mist, da fehlen die Klampen. Weiter vorn finden wir dann noch eine Lücke, die, schon fast üppig, zwei Klampen bietet. Jetzt ist auch die willkürliche Verteilung der Schiffe am Ponton erklärbar. Man legt da an, wo Klampen zum Festmachen vorhanden sind.

Die Stadt Verdun ist eine Reise wert. Altehrwürdige Gebäude, schön renoviert und abends herrlich beleuchtet, erfreuen das Auge. Leider ist die Zeit viel zu kurz, die wir hier verbringen können, obwohl ich hier einen Reservetag eingeplant habe. Ich war nicht sicher, ob wir die Strecke von Dun-sur-Meuse bis Verdun an einem Tag schaffen würden. Auf Grund des bisherigen Verlaufs der Reise nehmen wir diesen Tag lieber mit, als ihn einzuziehen.







## Algen, Algen, nichts als Algen

---

Heute sind wir wieder allein unterwegs. Die Blue Goose hat sich ausgeklinkt. Die Crew verbringt einen Tag in Verdun. Da wir den zweiten Reservetag nicht antasten wollten haben wir am Vortag in der letzten Schleuse des Tages dem Schleusenwärter mitgeteilt, dass wir heute Sonntag weiterfahren.

Wir verlassen den Anleger in Verdun kurz vor 9 Uhr und treffen schon bald an der Schleuse ein. Tatsächlich wartet da eine Schleusenwärterin, die für uns die Schleuse bereit macht. Ein zweiter Schleusenwärter gesellte sich dazu und rasch gehen die Tore auf.

Wir sind 3 Meter weiter oben, verlassen die Schleuse und fahren in einen kurzen Tunnel ein. Nichts spektakuläres, mehr eine lange Brücke. Oben drüber liegt die alte Stadtbefestigung. Im Oberwasser der Schleuse ist der Kanal sauber. Es hat keine Algen. Das Geheimnis: Der Kanalabschnitt ist sehr kurz und gut bewässert. Kein guter Nährboden für Algen. Haben wir heute punkto Algen vielleicht mehr Glück?

Nein, definitiv nicht. Schon nach der nächsten Schleuse fängt es an. Im Oberwasser liegen die Algen dicht gepackt. Viel Platz zum Manövrieren bleibt mir nicht und ich will nicht, dass die Marco Polo II ihre Kraft mit der Schleusenwand oder dem Schleusentor zu messen versucht. Die Marco Polo II zieht dabei definitiv den Kürzeren. Also fahre ich langsam aus der Schleuse. Der Bug hebt sich, wir sitzen auf dem Algenteppich auf. Ich gebe mehr Schub. Der Bug senkt sich und wir pflügen durch die gallertartige Masse. Der Auspuff röhrert. Was das bedeutet, wissen wir. Deshalb kommt die Prozedur vom Vortag wieder zum Zug, sobald wir das Schlimmste hinter uns haben.

Ich öffne den Motorraum und schau mir den Wasserfilter an. Die Situation ist extremer als gestern. Der Filter ist leer. Selbst als Sylvia den Motor aus macht fließt kein Wasser nach. Mit einem Werkzeug, mit dem man normalerweise die Diesel- und Ölfilter lösen kann, versuche ich den Deckel des Wasserfilters aufzubekommen. Von Hand unmöglich, weil sich ein Vakuum gebildet hat. Es funktioniert. Der Deckel dreht sich und ich kann mein Lungentraining von gestern fortsetzen.

Auch heute gelingt es mir, den Wassereinlass so weit freizubekommen, dass der Impeller, abgesehen von kurzen Momenten, nicht trocken läuft und wir die Motorentemperatur halten können.

Wir sind wieder in einer Schleuse. Ein weiterer Mitarbeiter der VNF gesellt sich zu uns und fragt, ob wir morgen die restliche Strecke zwischen der Schleuse 10 und 1 befahren wollen. Ja, gebe ich zur Antwort, das ist der Plan. Gut, meint der VNF-Mitarbeiter, dann wird euch ein Schleusenwärter begleiten, damit es keine Probleme mit den Schleusentoren gibt. Die Strecke ist noch schlimmer von Algen befallen, als es hier schon ist. Wenn ihr Leute kennt, die hier durchfahren wollen, ruft sie an und sagt ihnen sie sollen umdrehen. Hier ist so gut wie kein Durchkommen mehr.

Na, das sind ja schöne Aussichten. Umdrehen ist für uns so kurz vor dem Ziel keine Option, erstens. Zweitens würde der Umweg über den Ardennen Kanal zu lange dauern und drittens ist es fraglich, ob der Ardennen Kanal in einem besseren Zustand ist. Leider haben wir die Telefon-Nr. der Blue Goose nicht, damit wir sie hätten vorwarnen können.

Wir sind wieder auf der Meuse und damit die Algen kurzzeitig los. Nach rund 9 Stunden erreichen wir unser Etappenziel Saint Mihiel, wo wir am Anleger festmachen. Wir haben heute «nur» 36 km geschafft, dafür jedoch wieder 9 Schleusen «abgehakt».

Der Anleger ist komfortabel mit Strom und Wasser ausgerüstet. Ich nutze die Gelegenheit den Wassertank zu füllen. Vor uns, unter der Brücke, sind zwei Knaben am Fischen. Plötzlich lässt der grössere

Knabe ein Gezeter vom Stapel. Er hat seinen Köder unter der Brückendecke an einem Eisen aufgehängt und kriegt ihn nicht mehr runter. Ich sehe den kleineren Knaben auf den Steg kommen und frage mich, was er wohl beabsichtigt. «Können Sie nicht mit dem Schiff unter die Brücke fahren, damit wir den Köder herunterholen können?», fragt er mich. Tja, die Idee ist bestechend. Nur leider nicht durchführbar. Unter der Brücke ist die Wassertiefe unbekannt, der Grund scheint felsig zu sein und vor der Brücke steckt Treibholz unter Wasser fest. Sorry, nein, dieses Risiko kann ich nicht eingehen.



## Was uns heute wohl erwartet?

---

So ganz wohl ist mir beim Gedanken an die heutige Etappe nicht. Noch mehr Algen? Wie verträgt das der Impeller der Marco Polo II?

Wir treffen an der ersten Schleuse ein. Die Tore sind geschlossen und kein Mensch ist zu sehen. Eigentlich sollte uns heute wieder ein Schleusenwärter begleiten. Nun denn, wir öffnen die Schleuse mit der Fernbedienung, fahren ein und Schleusen auf. Aus dem an der Schleuse gelegenen Haus taucht ein Mann auf, frisch aus dem Bett, noch in Unterwäsche und teilt mir mit, dass sein Kollege auf dem Weg sei. Wir würden ihn an der nächsten Schleuse treffen.

Auch hier, im Oberwasser, ist wieder alles voller Algen. Das Problem: Die kanalisierten Abschnitte werden immer länger, weil die Meuse grösstenteils nicht mehr schiffbar ist und nur noch als Wasserspender dient.

An der nächsten Schleuse treffen wir den VNF-Mitarbeiter. Er nimmt uns die Taue ab, löst den Schleusenvorgang aus und achtet darauf, dass sich die Tore sauber schliessen. Das Prozedere der Vortage mit dem Kühlwassereinlass wiederholt sich auch heute.

Gegen 12:30 Uhr stehen wir vor der Schleuse 4 und warten auf den VNF-Mitarbeiter. Ich versuche die Schleuse mit der Fernsteuerung zu öffnen, was jedoch aus unerfindlichen Gründen nicht funktioniert. So setze ich Sylvia ab, damit sie oben nachsehen kann, ob jemand da ist. Sie versucht via Intercom den Schleusendienst zu erreichen, keine Antwort. Auf der Brücke vor der Schleuse steht eine Frau mit zwei kleinen Kindern. Sie wollen beim Schleusenmanöver zusehen. Als sie merkt, dass Sylvia niemanden erreicht, greift sie zum Telefon und, tatsächlich, sie bekommt den VFN-Mitarbeiter an die Strippe.

Es dauert nicht mehr lang und ein Auto fährt zu. Die Schleuse geht auf und ich fahre ein. Sylvia steht oben und nimmt mir die Vorleine, der Schleusenwärter die Heckleine ab. Oben angekommen entschuldigt er sich, dass wir warten mussten. Er hat seine Mittagspause eingezogen, was ihm gegönnt sei. Vor der Ausfahrt bedanke ich mich noch bei der netten Dame für ihre Telefonaktion.

Es liegen nur noch drei Schleusen vor uns. Vom Schleusenwärter erfahre ich, dass die beiden letzten Abschnitte fast algenfrei seien. Das entspricht dann auch einigermaßen den Tatsachen. Bei der letzten Schleuse verabschieden wir uns vom Schleusenwärter und fahren in den Rhein-Marne Kanal ein, der uns bis Pagny-sur-Meuse führt, dem heutigen Etappenziel.

Rückblickend muss ich sagen, dass der gestrige Tag in punkto Algen der schlimmste Tag war. Die Befürchtungen, dass wir heute in den Algen feststecken könnten, haben sich zum Glück nicht bewahrheitet.

Am Festmacher in Pagny-sur-Meuse liegen bereits ein paar Schiffe. Wir finden aber dennoch einen schönen Platz für uns und die Marco Polo II.





## Die letzte Etappe auf der Meuse

---

Wir verlassen Pagny-sur-Meuse. Die heutige Etappe führt uns bis Toul. Das sind zwar nur rund 14 km, dafür haben wir 12 Schleusen zu bewältigen und den Tunnel von Foug zu durchfahren.

Gestern Abend habe ich noch versucht mit dem Besen den Wassereinlass zu finden und zu reinigen. Anfänglich scheint die Aktion Wirkung zu zeigen, leider ist dem nicht so. Schon bald blubbert es im Wasserfilter wieder auf «Sparflamme». Der Kanal ist auch hier voller Algen, zumindest unter Wasser.

Schon bald wird das Fahrwasser eng und eine Ampel, sie steht für uns auf Grün, regelt den Verkehr im vor uns liegenden Kanalabschnitt. Es ist die Einfahrt zum Tunnel von Foug. Einmal mehr stellt sich die Frage nach der Höhe. Laut Karte ist das Fahrwasser 5.25 Meter breit, bedingt durch die Rundung des Gewölbes beträgt die Durchfahrtshöhe am Rand nur 3.25 Meter. Für mich heisst das einmal mehr volle Konzentration über rund 500 Meter, da ich mich möglichst weit an Steuerbord halten muss, der Mauer des Treidelwegs folgend.

Und wieder einmal enthält die Karte keine vollständigen Informationen. Auf der Seite des Treidelwegs gibt es ein Geländer. Das hilft beim Halten «der Spur». Auf der Backbord Seite gibt es ebenfalls einen ca. 50 cm breiten Absatz, der verhindert, dass das Schiff mit der Tunnelwand kollidieren kann. Dadurch ist die Durchfahrtshöhe plötzlich das kleinste Problem. Jetzt heisst es nur noch das Schiff schön gerade «in der Spur» zu halten.

Wir sind durch und es war wieder einmal alles halb so wild, wie angenommen. Im sich öffnenden Becken vor der Schleuse von Foug hat es wieder viele Algen. Doch hier sind, oh Wunder, ein paar Mitarbeiter der VNF damit beschäftigt die Algen zu schneiden und aus dem Wasser zu holen.

Wir fahren in die Schleuse ein. Die Schleusenwärterin begrüsst uns und fordert die Fernsteuerung zurück, die wir an der Ecluse 59 Les quatre cheminées erhalten haben. Anschliessend geht es langsam talwärts. Wir geben die mit viel (Wasser-)Kraft erklommene Höhe Meter um Meter wieder her. Allein bis Toul sind es rund 37.50 Meter, wovon 6 Meter auf die Schleuse hier in Foug entfallen.

Kurz nach Mittag erreichen wir Toul und legen im Hafen an. Es beginnt zu regnen und es ist kühl. Ich mache mich auf, den Hafenmeister zu suchen. Unterwegs spricht mich ein Mann an und fragt, ob ich möglicherweise ihn suchen würde, er sei der Hafenmeister. Perfekt. Ich folge ihm zu seinem Kabäuschen und erledige die Formalitäten. «Wo kann ich hier Diesel tanken?», frage ich ihn. «Hm, haben Sie einen Kanister?», fragt er zurück. «Eine Tankstelle am Wasser gibt es hier nicht». Ich spreche ihn auf die Telefon-Nr. an, die ich von der Schleusenwärterin erhielt, die ich auch schon nach einer Tankstelle gefragt hatte. «Oh, das ist eine Schiffswerft zwischen der Schleuse 27 und 27bis. Möglich, dass sie dort Diesel haben.»

Zurück auf dem Schiff rufe ich die Nummer an. Eine Dame meldet sich und meint, dass der Tankwagen jeweils am Dienstagvormittag vor Ort sei und man dann tanken könne. Dumm nur, dass wir bereits Dienstagnachmittag haben. Sie werde nachfragen, ob der Tankwagen für rund 300 Liter noch einmal vorbeikomme und gebe mir Bescheid. Gehört habe ich nichts mehr von ihr, also weitersuchen. Ich rufe die Capitainerie in Nancy an und frage, ob es eine Möglichkeit gäbe, rund 300 Liter Diesel zu tanken. Die Antwort war; «Komm vorbei, wir werden sehen, was sich machen lässt.» Na, das tönt doch schon einmal sehr vielversprechend.



Den Nachmittag und Abend verbringen wir mit Ausspannen und einem «Regenlauf» mit Bayou. Wir sind zu müde, um auswärts essen zu gehen und verbringen den Abend an Bord. Draussen regnet es und wir gehen früh schlafen.





## Eine heftige Bö und eine falsche Höhenangabe

---

Der Regen hat in der Nacht aufgehört und das Wetter meint es einmal mehr gut mit uns. Wir passieren die beiden letzten Schleusen von Toul, 27 und 27bis, und verlassen damit endgültig das Wasser der Meuse. Hoffentlich sind wir damit auch die Algen los.

Auf der Mosel geht es zu Tal in Richtung Nancy. Wir werden heute in den Schleusen noch einmal 20.50 Meter an Höhe preisgeben, bevor es dann wieder zu Berg geht.

Die Fahrt verläuft ruhig. Der Motor bekommt ausreichend Wasser und wir genießen das schöne Wetter. Alles läuft wie am Schnürchen, bis wir in die Schleuse Pompey einfahren.

Die Schleusenkammer liegt leer vor mir. Ich kann mir den Poller aussuchen, an dem wir festmachen. Poller? An der Oberkante der Schleuse gibt es nur Bügel, an denen das Tau eingefädelt werden muss. Sylvia nimmt die mittlere Leine, springt raus und belegt die Marco Polo II an diesem Bügel. Ich bringe das Heck an die Mauer und werfe Sylvia die Heckleine zu, da passiert es. Sylvia kriegt die Heckleine nicht zu fassen, weil eine heftige Bö das Heck der Marco Polo II erfasst. Sie drückt das Heck von der Mauer weg und schiebt die Marco Polo II kräftig nach vorn. Sylvia versucht krampfhaft die Leine zu halten, was ihr kaum gelingt. Das Heck ist mittlerweile so weit ausgeschert, dass das Vorschiff mit der Schleusenkante Bekanntschaft macht. Mit Bug- und Heckschraube bekomme ich die Marco Polo II wieder an die Mauer. Der Wind ist weg, übrig bleibt ein Kratzer am Vorschiff.

Wir schleusen ab. Sylvia ist noch immer fix und fertig. Da wir inzwischen mittschiffs weiter unten an einem in der Wand eingelassenen Poller mit Vor- und Heckleine belegt haben nehme ich ihr die Vorleine ab, damit sie sich etwas erholen kann. Sie wird die nächsten Tage Muskelkater haben.

Kurz nach der Eisenbahnbrücke von Pompey biegen wir rechts ab und stehen auch schon vor der Schleuse Clévant. Hier gibt uns der Schleusenwärter wieder eine Fernbedienung, für die Schleusen bis Réchicourt.

Kurz bevor wir die Schleuse verlassen, taucht ein weiterer Herr auf, der uns darauf hinweist, dass wir für das Unterfahren der Eisenbahnbrücke wohl das Verdeck abbauen müssten. Ich frage ihn nach der Durchfahrtshöhe. Er meint, es müssten 3.60 Meter sein. «Wir brauchen nur 3 Meter 50», gebe ich ihm zur Antwort. Er meint weiter, wenn ihr unter der Brücke das Verdeck staucht, ist es zu spät. Ich deute auf meinen «Höhenmesser» im Bug und sage: «Die Rute ist 3.60 Meter über dem Wasser. Wir werden sehen, was der «Höhenmesser» meint.»

Wir stehen vor der Eisenbahnbrücke. Die sich gleich dahinter befindliche Schleuse ist noch nicht bereit. Die Ampel steht auf Rot. Ich funke die Schleuse Clévant an, worauf die Ampel auf Grün schaltet. Langsam taste ich mich vor. Gleich bei der Brücke, unten rechts, sehe ich, dass die Durchfahrtshöhe auf Grund des Wasserstands mit 3.65 Meter angezeigt wird. Schnell wird jedoch klar, dass das auf keinen Fall stimmen kann. Die Rute biegt sich schon beim Anfahren der Brücke massiv durch. Das heisst, die Durchfahrtshöhe liegt unter 3.60 Meter. Ich taste mich langsam vor. Das erste Drittel liegt hinter uns, bis jetzt ist alles gut. Auch das zweite Drittel passt, wenn auch sehr knapp. Beim dritten Drittel hingegen ist Schluss. Hier passen wir nicht mehr durch. Es fehlen mindestens 5 cm Höhe. Also lege ich den Rückwärtsgang ein und fahre genauso «süferli» achteraus zurück.



Wir legen kurz vor der Brücke die Marco Polo II an einen Poller und beginnen mit dem Abbau des Verdecks. Zuerst werden alle Seitenteile entfernt, damit die «Scheiben» keinen Schaden nehmen. Die Spannriemen werden gelöst, die Druckknöpfe ausgehängt und schliesslich wird oben in der Mitte der Reissverschluss geöffnet. Jetzt kann der eine Teil nach hinten und der andere Teil nach vorn abgelegt werden. Was jetzt noch fehlt ist der Geräteträger. Während der gesamten bisherigen Fahrt durch Frankreich war er nach vorn gelegt. Jetzt muss er nach hinten, damit er weiter nach unten kommt.

Der Sockel des Geräteträgers verfügt über 2 Schrauben, eine vorn und eine hinten. Zuerst richten wir den Träger auf und drehen die hinteren Schrauben rein. Sie bilden das Scharnier für das Absenken nach hinten. Wir lösen die vorderen Schrauben und – rums! Der Träger knallt nach unten. Er wird vom Tisch und einem Fender, der auf der Bank liegt, gebremst. Was wir beide nicht bedacht haben, der Schwerpunkt des Trägers liegt hinter der Mitte. Beim Ablegen nach vorn spielt das keine Rolle. Beim Ablegen nach hinten jedoch schon.

Wir sind so weit, die Marco Polo II ist niedrig genug für die Brücke. Trotzdem fahren wir wieder sehr vorsichtig unter die Brücke. Man weiss nie, was noch kommt. Klar ist jetzt aber, dass die Höhenangabe absolut nicht stimmt.

Wir haben inzwischen in der Schleuse fest gemacht und warten darauf, dass die Tore sich schliessen, da beginnt es leicht zu regnen. Das könnt ihr mit uns nicht machen. Ausgerechnet jetzt, wo wir das Verdeck unten haben!

Während wir auf die Schliessung warten, ziehe ich den vorderen Teil des Verdecks hoch und hänge ihn ein, damit wenigstens der Steuerstand gedeckt ist. Petrus hat mich erhört und es bleibt bei ein paar wenigen Tropfen.

Wir fahren jetzt auf dem Canal de la Marne au Rhin, Branche Est. Bis zum Hafen von Nancy haben wir noch zwei Hebebrücken zu passieren. Die erste Hebebrücke geht prompt auf, während wir bei der zweiten Hebebrücke warten müssen. Die VNF hat die Bedienungszeiten vom Pont-levant de Bazin angepasst. Während wir warten, kommt mir in den Sinn, dass ich in den VNF-Nachrichten etwas entsprechendes gelesen habe.

Im Hafen von Nancy finden wir einen schönen Anleger. Ich mache mich auf zur Capitainerie, um die Formalitäten zu erledigen und ihn zu fragen, was er für eine Idee bezüglich des Diesels habe. Der anwesende Hafenmeister weiss von nix. Er habe erst kürzlich angefangen und sei sich noch am Einarbeiten. Er wisse aber, dass noch ein Schiff im Hafen sei, das unter Umständen Diesel brauche. Das würde aber erst morgen auskommen. Das passt soweit ganz gut, haben wir uns doch bereits zuvor entschieden zwei Nächte in Nancy zu verbringen und einen der beiden Reservetage «zu opfern». Der Diesel geht vor.

Wir wollen das Verdeck wieder hochklappen, bevor es eventuell doch noch zu regnen beginnt. Dazu muss erst der Geräteträger nach oben. Sylvia ist skeptisch. «Der ist zu schwer, den kriegen wir allein nicht nach oben», meint sie. «Mal sehen, lass es uns wenigstens versuchen», sage ich. Gesagt, getan. Sylvia packt an Steuerbord und ich an Backbord an und schwupp ist der Bügel oben. Wir schauen uns fragend an und sind völlig platt, dass das so einfach und ohne grösseren Kraftaufwand von Statten ging. Beim Reissverschluss in der Mitte ist das «Einfädeln» etwas schwierig. Mit «Sternlifade» gelingt es. Damit sich der Reissverschluss nicht von der falschen Seite her öffnet sichere ich ihn mit etwas Faden. Noch schnell die Seitenteile eingehängt und alles festgezurt, fertig.

Wir bestellen bei einem Chinesen ein Menü, mit Lieferung auf das Schiff. Nach einigem hin und her mit diversen Rückfragen per Telefon findet uns der Kurier dann doch noch. Das Essen ist gut und wir lassen den Tag noch einmal Revuepassieren.





## Wo kriege ich Diesel her?

---

Der Hafewart ist ab 8 Uhr im Office. Ich frage nach, wie es mit dem Diesel aussieht. «Leider braucht das zweite Schiff keinen Treibstoff und für 300 Liter kommt der Tankwagen nicht vorbei. Der kommt erst ab 500 Liter», ist die Auskunft. «Es bleibt nur die Tankstelle, die sich gleich um die Ecke befindet».

Tja, ich geh mal schauen. Tatsächlich, gleich nach der grossen Strassenkreuzung finde ich eine Tankstelle. Zu Fuss sind es ca. 100 Meter Weg. Ich kaufe dort zwei Kanister zu 10 Liter, fülle sie mit je 11 Liter, gehe zurück zum Schiff, schüttele sie in den Tank und mache mich wieder auf den Weg zur Tankstelle. Den Dieselmaraathon, unterbrochen von ein paar Regenschauern, beende ich nach 110 Litern. Das heisst in Summe: 1 km gelaufen, davon 500 Meter mit 22 kg an den Armen. Die 110 Liter sollten uns sicher bis Lagarde bringen, wo wir bei einer Bootsvermietung tanken können, wie der Hafemeister inzwischen in Erfahrung bringen konnte.

Sylvia macht sich derweilen mit Bayou auf, Nancy zu besichtigen. Sie werden vom Regen überrascht und kehren, bei inzwischen herrlichem Sonnenschein, ziemlich nass zum Schiff zurück.

Den Rest des Tages verbringen wir gemütlich an Bord und ruhen uns aus.







## Endlich wieder einmal auswärts essen

---

Wir verlassen Nancy gegen 9 Uhr. Früher hat keinen Sinn, die Schleusen sind ja erst ab 9 Uhr geöffnet. Gemütlich fahren wir Richtung Lagarde, unserem heutigen Etappenziel. Vor uns liegen rund 44 km und 14 Schleusen.

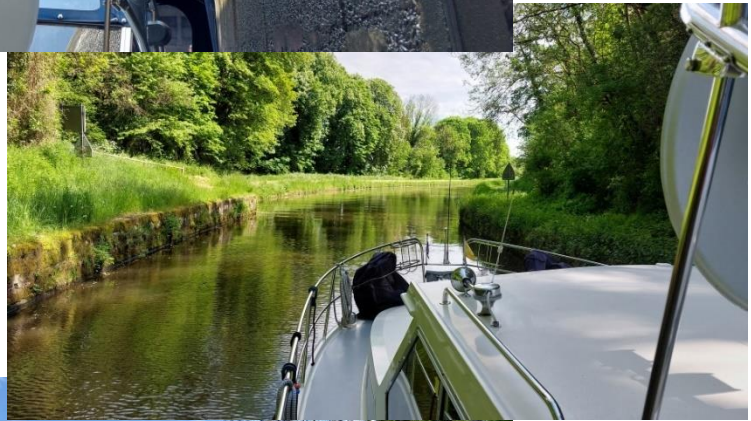
Da es wieder zu Berg geht, wir müssen schliesslich die Ausläufer der Vogesen «erklimmen», setze ich Sylvia jeweils vor der Schleuse ab. So kann ich, wenn die Marco Polo II in der Schleuse steht, Sylvia die Vor- und die Heckleine hochwerfen. Dieses Vorgehen hat sich auf früheren Törns schon bestens bewährt. So meistern wir Schleuse um Schleuse. Das Wetter spielt mit, es ist zwar bewölkt, aber trocken. Erst im Lauf des Nachmittags klart es auf und die Sonne zeigt sich.

Bei Saint-Phlin überqueren wir den Fluss Meurthe, auf einem Aquädukt. Kurz darauf fahren wir durch das Gelände der Compagnie des Salins du Midi et des Salins de l'Est. Weiter geht es über Bauzumont, Parroy und Xures nach Lagarde, wo wir gegen 17:30 Uhr eintreffen und die Marco Polo II vor der Vermietung am Kanalbord festmachen.

Die Capitainerie, in diesem Fall die Vermietung, sollte bis 18 Uhr geöffnet sein. Auf dem Weg dahin ruft mir ein Mann zu, dass keiner mehr da sei. Ich beschliesse selbst nachzuschauen und siehe da, der Chef und die Chefin sind am Aufräumen, aber noch anwesend. Ich gebe dem Chef die Daten der Marco Polo II an. Er fragt nach der Nationalität und ich sage; «Suisse». «Oh là là, ça coute chère», meint er mit einem Grinsen auf den Stockzähnen. Ich frage noch nach dem Diesel und bekomme zur Antwort, dass ich mich morgen an den Service Steg legen könne. Einer der Mitarbeiter werde das Schiff dann betanken.

Gleich neben dem Anleger gibt es ein «anmächeliges» Restaurant und wir beschliessen, zur Feier des Tages, wieder einmal auswärts essen zu gehen. Das zweite Mal auf unserer bisherigen Reise! Das erste Mal gab es ja «nur» Friture. Wir haben Glück und bekommen noch einen Tisch. Das Essen ist ausgezeichnet. Das Restaurant PK 209 kann weiterempfohlen werden.





## Wir bewegen uns auf bekanntem Terrain

---

Ein herrlicher Morgen ist angebrochen. Die Sonne scheint, die Vögel zwitschern und alles ist noch friedlich und ruhig, als ich mit Bayou auf Runde gehe.

Gegen 9:30 Uhr mache ich mich noch einmal auf den Weg zur Capitainerie, um zu fragen, ob wir tanken könnten. «Oui, oui, pas de problem», laute die Antwort. Ich gehe zurück zum Schiff und wir legen ab. Der Anleger vor der Tanksäule ist noch durch ein Mietschiff belegt, das jedoch flugs umgeparkt wird. Wir legen an, der zuständige Mitarbeiter kommt mit dem Zapfhahn und der Diesel fließt. Ich gehe von rund 200 Litern aus, die in den Tank passen könnten. Ich bin mir noch nicht so sicher, ob die Anzeige auch korrekt funktioniert. Nach 146 Litern ist der Tank voll, die Anzeige steht ebenfalls auf 4/4 und ich bin beruhigt, die «Wasseruhr» funktioniert einwandfrei, auch für Diesel.

Während dem Tanken frage ich den Mechaniker, ob er sich erklären könne, wieso mein Kühlwasserschlauch Luft ziehe. Auch er hat keine Ahnung. Immerhin kriege ich ihn dazu, mit der Druckluftpistole den Wassereinlass durchzupusten. Vielleicht hilft's?

Der Diesel in Nancy an der Tankstelle kostete € 1.71 pro Liter. Hier hat mir die Chefin € 2.10 pro Liter verrechnet. Na ja, ich bin happy, dass der Tank wieder voll ist und ich einen Anhaltspunkt bezüglich des Verbrauchs habe.

Wir legen ab, fahren vor bis zur Schleuse, wo wir kurz warten müssen. Wir schleusen auf, ich schau nach dem Wasserfilter – schon wieder nur eine minimale Durchflussmenge. Nun, ich kann es nicht ändern. Ich behalte die Temperatur des Motors im Auge. Sie bleibt konstant auf rund 82° C und der Impeller wird noch mit genügend Wasser versorgt. Soweit alles in Ordnung.

In Réchicourt, vor der 16 Meter hohen Schleuse, müssen wir eine Zwangspause einlegen. Um Wasser zu sparen, wird sie nur noch einmal pro Stunde oder wenn mehrere Schiffe anstehen bedient. Nach etwa einer halben Stunde kommt ein weiteres Schiff. Die Ampel schaltet auf Grün und wir können in die Schleuse einfahren. Oben angekommen müssen wir die Fernbedienung abgeben. Der Schleusenwärter nimmt den Namen des Schiffes auf und sucht nach der Immatrikulationsnummer. Die haben wir noch nicht angebracht. In den Niederlanden interessiert das keinen. In Frankreich hingegen wird immer mal wieder danach gefragt.

Wir bewegen uns hier auf bekanntem Terrain, da wir dieses Gebiet schon mehrfach befahren haben. Über Gondrexange, Xouaxange und Hesse nähern wir uns dem heutigen Etappenziel Niderviller, wo wir in der Basis von Kuhnle Tours anlegen.

Ich mache mich auf uns anzumelden und werde von einer freundlichen Dame empfangen. Im Gespräch frage ich, ob vielleicht die Möglichkeit bestehe die Marco Polo II mit dem Kran aus dem Wasser zu heben, damit ich den Wassereinlass kontrollieren könne. Tja, meinte die freundliche Dame, es sind schon alle weg und morgen Sonntag geht nix. Vielleicht am Montag, wenn das Schiff, das am Kran hängt, dicht geblieben ist.

Das würde bedeuten, dass wir den zweiten Reservetag in Niderviller am Steg verbringen. Na ja, für die Fahrt auf dem Rhein würde es Sinn machen den Wassereinlass wieder freizubekommen. Ich bezahle für eine Nacht und halte mir die Option offen morgen die zweite Nacht zu bezahlen.

Zwar gibt es in der Nähe der Basis ein Restaurant. Nur, wie es aussieht, rennen da alle hin. Wir versuchen unser Glück gar nicht erst, bleiben an Bord und verbringen einen gemütlichen Abend.





## «Touris» und ihre Fahrkünste

---

Wir haben etwas länger geschlafen und ich bin mit Bayou von einer ausgiebigen Runde zurück. Wir gehen es gemütlich an, weil wir uns entschieden haben, den Tag doch hier in Niderviller zu verbringen. Ich will dem Problem mit dem Wassereinlass nach gehen.

Im Lauf des Tages erledigen wir noch dies und das. Auf dem Schiff gibt es immer etwas zu tun. Unter anderem versuche ich noch einmal den Einlass mit dem Durchblasen des Schlauchs zu reinigen. Zudem klebe ich die Übergänge vom Borddurchlass zum Absperrhahn, vom Absperrhahn zum 90° Winkel und vom Winkel zum Schlauch gut ab. Ich will herausfinden, wo die Luft angesaugt wird. Dazu machen wir eine kurze Probefahrt in Richtung Hesse, bis Schneckenbusch und zurück.

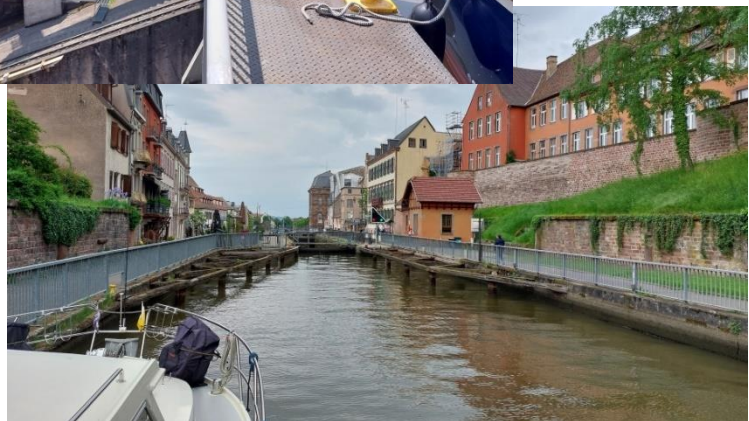
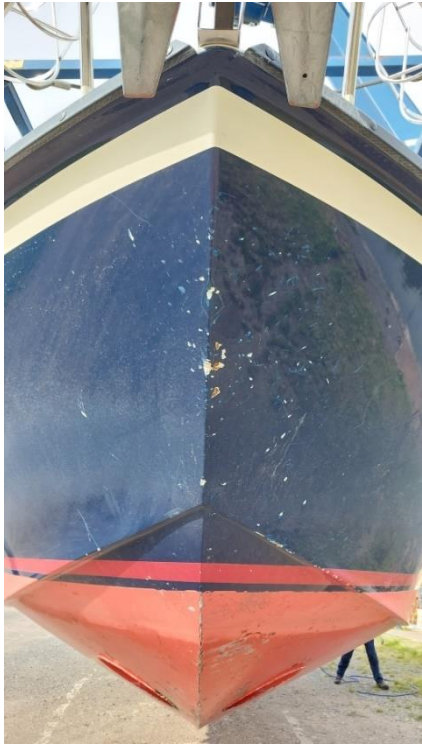
Der Wasserfilter ist schön gefüllt und es kommt recht viel Wasser rein. Luft ist im Schlauch so gut wie keine vorhanden. Habe ich des Rätsels Lösung endlich gefunden? Ich entferne nach und nach das Klebeband von den einzelnen Übergängen und beobachte den Schlauch. Mist, eine grosse Veränderung sehe ich nicht. Eines ist jedoch beruhigend. Es liegt weder am Übergang vom Borddurchlass zum Hahn, noch liegt es am Absperrhahn selbst. Somit besteht keine Gefahr, dass dort ein Leck entstehen und Wasser ins Schiff eindringen kann. Das wäre fatal.

Ich habe den Eindruck, dass ich den Einlass weitestgehend von Algen und sonstigen Dingen frei bekommen habe. Mal sehen, was der Mechaniker morgen zum Thema zu sagen hat.

Im Laufe des Nachmittags füllt sich der Anleger bei Kuhnle nach und nach mit Mietbooten. Manchmal ist es erschreckend, wie ahnungslos die Leute auf den Schiffen sind und sich dennoch die grössten Kähne mieten. Hinter uns ist noch ein Platz frei. Ein Schiff mit einem jüngeren Paar an Bord will hier anlegen. Er steht am Ruder, sie steht vorne im Bug, mit dem Bootshaken bewehrt. Ich stehe auf und gehe von Bord, um beim Anlegen zu helfen. Doch daraus wird vorerst nichts. Beim Aufstoppen läuft das Schiff aus dem Ruder und driftet langsam ans gegenüberliegende Ufer. Die Frau stösst den Bug ab, er schlägt das Ruder ein und bringt prompt den Bug wieder ans Ufer. Es will ihm partout nicht gelingen vom Ufer wegzukommen. Nach einer gefühlten Ewigkeit rufe ich ihm zu; «Lass dich ans Ufer treiben, damit deine Partnerin den Bug weit abstossen kann und dann fährst Du einfach gerade aus weg. So kommst du frei». Er beherzigt den Ratschlag und, siehe da, er nimmt Kurs auf den freien Platz. Inzwischen sind einige helfende Hände zusammengekommen, so dass das Schiff im Nu festgemacht ist. Er bedankt sich für meinen Tipp und wir unterhalten uns noch ein wenig über das Verhalten eines Schiffs mit einem starren Antrieb. Ein Kompliment muss ich ihm dann doch noch machen. Er ist die Manöver langsam und mit wenig Schub gefahren.

Etwas später treffe ich zwei alte Bekannte. Es ist die Crew der Blue Goose, die ebenfalls hier übernachtet.







## Ein Packen Algen im Ansauggitter

---

Es ist Montagmorgen. Die letzte Woche unserer Reise bricht an. Kurz nach 9 Uhr steht Bernard, ein Mechaniker von Kuhnle, vor dem Schiff. Ich schildere ihm die Probleme mit dem Wassereinlass und der Luft im Schlauch. Er meint, dass die Marco Polo II an den Haken muss, damit der Einlass von aussen kontrolliert werden kann.

Wenig später übernimmt ein Kollege von Bernard. Ich fahre die Marco Polo II zum Kranplatz. Er weist mich ein und wir führen die Hebegurte unter dem Rumpf hindurch, damit wir die Marco Polo II mit dem Kran aus dem Wasser heben können.

Die Marco Polo II ist aus dem Wasser und steht auf ein paar Holzblöcken. Jetzt haben wir endlich auch die Möglichkeit den Schaden am Bug näher zu begutachten. Es sind zum Glück nur Farbschäden. Die Schale hat keine Dellen oder gar Löcher von den Flunken des Ankers abbekommen. Sylvia fotografiert den Schaden für die Versicherung. Mal sehen, ob sie den Schaden übernimmt.

Der Mechaniker hat sich inzwischen den Wassereinlass vorgenommen. Da steckt noch ein ganzer Packen Algen im Ansauggitter fest. Er entfernt das Grünzeug und macht die Schlitze des Gitters frei. Wir nutzen die Gelegenheit den Rest des Unterwasserschiffs zu kontrollieren. Das Antifouling sieht noch perfekt aus. Selbst die Fachleute sind erstaunt, wie sauber die Oberfläche ist.

Ich möchte die Farbschäden am Bug möglichst schnell beheben lassen. Da Kuhnle über einen geeigneten Kran verfügt und auch Werftarbeiten ausführt, fragen wir den Werkstattleiter nach einer Offerte. Er verspricht uns, dass er uns ein Angebot zukommen lassen wird.

Die Marco Polo II schwimmt wieder und wir machen uns bereit für den heutigen Schlag von Niderviller bis Saverne. Ich checke noch kurz alles durch. Mist, die Toilettenspülung bringt kein Wasser. Die Pumpe läuft leer. Ach ja, ich habe vergessen den Absperrhahn zu schliessen, bevor die Marco Polo II aus dem Wasser kam. Ich schlüpfte einmal mehr in die Rolle des Klempners. Wie kann ich die Pumpe mit Wasser füllen? Nach rund einer halben Stunde habe ich es geschafft, tatkräftig assistiert von Sylvia.

Jetzt aber nichts wie los. Die Blue Goose hat sich im Laufe des Vormittags bereits auf den Weg gemacht. Wir wussten da noch nicht, wie lange wir hier in Niderviller im wahrsten Sinn des Wortes festhängen. Möglicherweise sehen wir sie am Abend wieder, sofern es uns zeitlich bis Saverne reicht.

Vor uns liegen der Tunnel von Niderviller mit 400 Meter und der Tunnel von Arzviller mit 2'300 Meter Länge. Beide Tunnel können wir auf Antrieb passieren. Es hat sehr wenig Verkehr. Bald erreichen wir das Schiffshebewerk von Arzviller, den Plan incliné. Hier bleiben wir einen Moment liegen, können dann aber zusammen mit einem anderen Schiff in die Wanne des Hebewerks einfahren. Die Höhe von rund 43 Meter überwinden wir in ca. 20 Minuten. Früher waren für diese Höhendifferenz 13 Schleusen und rund ein Tag Zeit nötig.

Bei der ersten Schleuse nach dem Hebewerk melden wir uns per Funk an. Für den Rest des Wegs sind wir dann auf dem «Radar» der Schleusenwärter, die aus der Ferne die Schleusen bedienen. Zusammen mit dem anderen Schiff passieren wir Schleuse um Schleuse und kommen gut vorwärts. Wir folgen dem Zorn, so heisst der Fluss, der uns begleitet, über Lutzelbourg bis nach Saverne.

Die Stadtschleuse in Saverne passieren wir allein. Der Kollege hat an einem VNF-Anleger festgemacht. So spart er sich das Hafengeld. Zum Abschluss des Tages geht es in der Stadtschleuse noch einmal 5.40 Meter in die Tiefe. Etwas weiter vorn ist der Hafen von Saverne. Eine Angestellte der Capitainerie zeigt

uns den Liegeplatz für die Nacht, wo wir die Marco Polo II festmachen. Zwei Pontons weiter hinten liegt die Blue Goose. Wir haben uns im Vorbeifahren bereits zugewunken.

Jetzt ist erst mal einkaufen angesagt. Zu dritt, Sylvia, Bayou und ich, machen wir uns auf den Weg in die Stadt. Sylvia kauft ein, Bayou und ich warten draussen und schauen uns in der Hauptgasse um. Schöne alte Häuser wechseln sich mit moderneren Bauten ab, die sich sehr gut ins Bild einfügen. Mit dem Einkauften geht es zurück aufs Schiff. Unterwegs treffen wir die Crew der Blue Goose und wechseln ein paar Worte. Sie gehen im Caveau de l'Escale essen. Ein von aussen recht unscheinbares Restaurant, in der Nähe des Hafens.

Wir ziehen es vor an Bord zu Essen. Schnell nachtet es ein und wir legen uns in die Koje.



## Ein langer Schlag

---

Ich bin mit Bayou auf dem Rückweg zum Schiff, da kommt mir Hendrik, der Skipper der Blue Goose entgegen. Er ist auf dem Weg zur Bäckerei. Da wir heute den gleichen Weg vor uns haben verabreden wir uns auf 9 Uhr. Wir werden wieder gemeinsam die Schleusen passieren.

Es ist 9 Uhr, wir sind bereit und draussen im Kanal fährt schon die Blue Goose vorbei. Es geht los. Vor uns liegen 20 Schleusen und eine Drehbrücke.

Das heutige Etappenziel der Blue Goose ist Kehl, weil es für sie weiter den Rhein zu Tal geht, bis Wiesbaden. Wir werden in Strassburg übernachten, weil wir über den Canal Rhin à Rhône in südlicher Richtung fahren.

Das Wetter ist wolkenverhangen, windig und kalt, aber zum Glück trocken. Wir kommen gut voran. Die Schleusen sind meist gefüllt, so dass die Tore schnell geöffnet werden und wir in die Schleusen einfahren können. Mittlerweile sind wir ein routiniertes Team und es läuft wie am Schnürchen.

Bei der Ecluse 47 de Eckwersheim müssen wir warten. Die Schleuse ist besetzt, ein Schiff schleust auf. Am rechten Kanalbord haben ein paar grössere Frachtschiffe festgemacht. Die Blue Goose «parkiert» in zweiter Reihe, recht nah vor der Schleuse. Ich warte in einem freien Bereich des Kanals. Falls sich ein grösseres Schiff in der Schleuse befindet, will ich genug Platz zum Manövrieren haben.

Die Schleusentore gehen auf und ein voll beladenes Frachtschiff kommt langsam aus der Schleuse. Die Blue Goose ist im Weg. Der Kapitän des Frachters verschafft sich mit dem Horn gehör. Die Blue Goose bringt sich auf der linken Kanalseite in Sicherheit. Langsam kommt das Frachtschiff näher. Es heisst «Vogel Gryff» und transportiert Sand. Ich bringe die Marco Polo II ganz ans rechte Kanalbord, in der Abdeckung einer festliegenden Peniche. Es wird eng und enger. Durch den Sog nimmt die Marco Polo II Fahrt auf und nähert sich immer mehr der Peniche. Endlich ist das Heck der «Vogel Gryff» an der Peniche vorbei und ich kann die Marco Polo II zwischen den beiden Schiffen in die Mitte des Kanals steuern. Das war knapp!

Wir haben die Schleuse Vendenheim passiert und warten vor der Drehbrücke, dass sie aufgeht. Solche Brücken haben in Frankreich Seltenheitswert.

Langsam nähern wir uns Strassburg, es wird urbaner. Nach der letzten Schleuse, der Nr. 51, führen diverse Brücken über den Kanal. Kurz vor einer der Brücken sehe ich eine Schwanenfamilie, Papa Schwan, Mama Schwan und etwa vier Junge. Sie paddeln in der Gruppe in Richtung Brücke. Nicht genug damit, dass ich auf die verfügbare Höhe und ausgerechnet hier auch auf die Breite achten muss. Nein, auch auf die Schwäne muss ich noch Rücksicht nehmen und schauen, dass mir die Marco Polo II nicht aus dem Ruder läuft. Eine Passantin am Ufer beobachtet die Szene aufs genaueste und wacht darüber, dass den Schwänen ja keine Feder gekrümmt wird.

Wir fahren am Europaparlament und einer Russisch-orthodoxen Kirche mit einem sehr schönen Turm vorbei und gelangen vor der Nordschleuse in den grossen Hafbereich. Wir winken der Blue Goose zum Abschied zu. Hier trennen sich unsere Wege.

Über das Bassin des Remparts erreichen wir den Port de Plaisance de Strasbourg. Die Anleger sind gut gefüllt. Es hat noch den einen oder anderen Platz. Jedoch könnten wir nur mit dem Heck voran anlegen. Dafür ist die Marco Polo II nicht gemacht. Wir beschliessen unser Glück im Bassin de l'Hopital zu versuchen. Vor der Schleuse 86 finden wir einen Platz. Nichts Berauschendes, aber immerhin.



Ich bringe die Marco Polo II an die Mauer und überlege, wie ich sie belegen soll. Es gibt einen Ring für die Heckleine und einen grossen Poller, etwas weiter weg. Während ich noch überlege, sehe ich einen schwarzen Schatten über die Wiese des Parks flitzen. Es ist Bayou. Er hat sich kurzerhand selbstständig gemacht, um sich zu versäubern.

Eigentlich wollten wir einen Tag in Strassburg bleiben und die Stadt erkunden. Wir ändern unseren Plan. Dieser Anleger ist nicht dafür geeignet die Marco Polo II längere Zeit allein zu lassen.



## Von falschen Telefon Nummern

---

Ein wunderbarer Morgen ist angebrochen. In der Stadt herrscht schon ein emsiges Treiben. Sylvia macht sich auf frische Brötchen «zu fangen» und ich gehe mit Bayou auf Runde. Die Schleuse öffnet nicht vor 9 Uhr, also haben wir genügend Zeit gemütlich zu frühstücken und uns für die Weiterfahrt bereit zu machen.

Erster Knackpunkt des Tages: Wie avisieren wir die Schleuse. Am Geländer, der vor der Schleuse liegenden Brücke, hängt eine Tafel. Mit etwas gutem Willen lässt sich das Geschriebene entziffern. Es ist die Funkfrequenz, über die die Schleuse erreichbar ist. Also versuche ich mein Glück über Funk. Leider ohne Erfolg. Da ist keiner, der Antwort gibt. Zweiter Versuch. Hängt irgendwo ein Kabel oder eine Schnur herunter, die gezogen werden muss, um die Schleuse zu öffnen? Hm, an der Brücke hinter uns hängt im Halbschatten etwas herunter. Wir legen ab und gehen nachschauen. Tatsächlich, hier ist der Auslöser für die Schleuse. Sylvia zieht kräftig an der Schnur und – die Ampel geht von Rot auf Rot / Grün.

Wir werden heute wieder den ganzen Tag aufschleusen. Deshalb wenden wir den alten Trick an. Ich setze Sylvia vor der Schleuse ab, sie geht zu Fuss hoch zur Schleuse, ich fahre in die Schleuse ein und werfe ihr die Tauen zu. Das funktioniert bestens. Langsam füllt sich die Schleuse. Im Kabäuschen sehe ich eine Bewegung. Da ist ein Mitarbeiter der VNF. Ich winke ihm zu und deute, dass ich ihn etwas fragen wolle. Er kommt aus dem Kabäuschen und ich frage ihn nach der Telefon-Nr. der Schleuse Petit Rhinau. Wir müssen uns für die Schließung gemäss uns vorliegenden Informationen am Vortag bereits anmelden. Die Nummer in der Karte ist alt und Kollegen haben sich auch schon nach der aktuellen Nummer umgehört. Er holt eine Liste und gibt mir eine Festnetz- und eine Mobile-Nummer. Super, dann sind wir so weit ausgerüstet.

Die Tore öffnen sich und wir passieren das Bassin l'Hôpital. Hier wurden die Anleger entfernt und das Gelände zu einem Park umgebaut. Am Ende des Bassins liegt die Hebebrücke, die für uns gehoben wird. Wir fahren in den Ill ein, um ihn gleich darauf wieder über die nächste Schleuse zu verlassen.

Hier dauert es etwas länger. Bei einem der Tore stimmt etwas nicht. Sylvia geht fragen, wie lange wir wohl warten müssten. «Cinque minutes», lautet die Antwort. Es dauert dann doch etwas länger, wie das in Frankreich halt so ist. Mir fällt auf, dass der Wasserstand im Kanal recht hoch ist. Das Wasser läuft über die oberen Schleusentore in die Schleuse, was etwas Strömung verursacht und das Manövrieren nicht unbedingt vereinfacht.

Wir folgen dem Rhein-Rhône-Kanal. Er führt uns entlang der Autobahn A35 über Illkirch-Graffenstaden, vorbei an den Baggerseen nach Elsau, Plobsheim und dann aus dem besiedelten Gebiet hinaus in die Natur.

Wir kommen auch heute gut voran. Der Höhenmesser schlägt bei einer der vielen Brücken Alarm. Langsam taste ich mich unter der Brücke durch. Plötzlich streift der höchste Punkt des Verdecks kurz die Brückendecke. Wir sind aber schon durch und Sylvia übernimmt das Rudern. Ich schau, was es gemacht hat. Der Stoff ist etwas weiss vom Beton. Kurz den Besen nass gemacht und darübergefahren, Problem behoben.

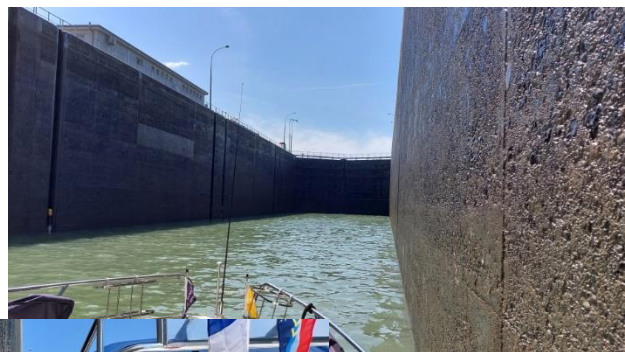
Bei Friesenheim endet der Rhein-Rhône-Kanal. Der Abschnitt bis Colmar ist nicht mehr befahrbar. Wir biegen deshalb in den Verbindungskanal zum Rhein ab und legen gegen 16 Uhr kurz vor der Petite Ecluse de Rhinau an.

Auf der Fahrt habe ich mehrfach versucht die Schleuse anzurufen, um den Termin für morgen zu fixieren. Leider ohne Erfolg. Niemand hat geantwortet. Der Zufall will es, dass eine Mitarbeiterin der VNF das Wehr des III-Entlastungskanals kontrolliert. Ich spreche sie an und sie entpuppt sich als Koordinatorin für die Schleusungen. Ich beklage mich, dass wir mehrfach versucht hätten sie zu erreichen. «Unter welcher Nummer haben Sie es versucht», fragt sie mich. Ich gebe ihr die Nummer und sie meint trocken; «Das ist die Nummer der alten Schleuse. Da ist keiner mehr».

Sie gibt mir die aktuelle Nummer und wir vereinbaren einen Termin für morgen Vormittag gegen 9 Uhr. Wir verabschieden uns. Kurze Zeit später kommt sie zurück und teilt mir mit, dass sie morgen nur einen Schleusenwärter zur Verfügung habe und der bis 9:30 Uhr in Strassburg beschäftigt sei. Er könne erst um 10 Uhr hier sein. Nun ja, morgen ist Auffahrt, dann ist es halt so.

Wir haben ganz vorn am Anleger festgemacht. Gleich vor dem Bug ist ein Wehr, das die Wassermenge reguliert, die vom III-Entlastungskanal u.a. in den Kanal abgegeben wird. Zwei der Schieber sind offen und das Wasser zieht ganz schön unter der Brücke durch, als gegen 18 Uhr ein VNF-Wagen vorfährt. Ein Mann steigt aus und bittet uns, die Marco Polo II ans andere Ende des Anlegers zu verholen. Das sei eine Sicherheitsmassnahme. Man erwarte Hochwasser, er müsse alle vier Schieber des Wehrs öffnen und das gäbe einen starken Sog. Auch im Kanal sei schon zu viel Wasser. Der Pegel dürfe nicht höher steigen. Später fragt er mich, ob wir morgen Schleusen möchten. Ich bejahe die Frage und er meint, dass das wohl kaum gehen würde, weil der Rhein Hochwasser führe.

Ok, jetzt ist klar, weshalb im Kanal die Schleusentore überflutet wurden und wir unter der Brücke eine kurze Berührung mit der Brückendecke hatten. Warten wir ab, was der morgige Tag bringt.





## Geht es heute auf den Rhein?

---

Heute ist Auffahrt. Obwohl wir irgendwo im Nirgendwo liegen, tauchen schon früh die ersten Fischer auf. Ich bin gespannt, ob überhaupt ein Schleusenwärter auftaucht. Es ist schon weit nach 10 Uhr, als ein VNF-Wagen vorfährt und ein Mann auf uns zu kommt.

«Sie wollen heute schleusen? Sie wissen, dass der Rhein Hochwasser führt?» «Ja, wir wollen hoch bis Breisach. Wenn Sie Bedenken haben, könnten wir auch bis morgen warten», gebe ich ihm zur Antwort. «Nein, morgen auf keinen Fall. Entweder jetzt oder dann erst am Montag wieder. Es rollt eine zweite Hochwasserwelle an». Na, das sind ja schöne Aussichten, denke ich. Wir beraten uns kurz und entscheiden uns dann für die Fahrt nach Breisach.

Der Schleusenwärter weist uns an hier zu warten, bis das Signal auf Grün stehe. Er werde zuerst das Wehr schliessen, damit wir nicht von der Strömung abgetrieben würden. Ich halte mich an seine Anweisungen. Kurze Zeit später fahren wir durch den kurzen Zubringer von der Schleuse in den Rhein beziehungsweise in den Grand Canal d'Alsace ein.

Die Strömung ist stark. Ich bringe die Marco Polo II hoch, bis vor die Schleuse von Rhinau und melde uns an. Ich bekomme zur Antwort, dass wir warten müssten. Es sei ein Frachtschiff unterwegs, das Vorrang habe. Die Warterei in der Strömung ist nicht prickelnd, deshalb legen wir, nachdem alle Missverständnisse geklärt sind, im Unterwasser er Schleuse an.

Wir warten. Auf dem AIS ist weit und breit kein Schiff zu sehen. Irgendwann geht das Schleusentor dann doch noch auf und das Frachtschiff, gefolgt von diversen Sportbooten, fährt aus der Schleuse. Ich bekomme Grün und kann in die Schleuse einfahren. Die grosse Kammer, 185 Meter lang, 23 Meter breit und rund 13 Meter hoch, gehört uns allein.

Bei Schoenau vereinen sich der Grand Canal d'Alsace und der Rhein wieder. Wir sind jetzt voll der Strömung ausgesetzt. Und die hat es in sich. Fahren wir gleich nach der Schleuse mit 12 km/h über Grund reduzierte sich die Geschwindigkeit in der Strömung des Kanals bei gleicher Drehzahl auf 7 km/h über Grund. Auf dem Abschnitt bis Markolsheim sinkt die Geschwindigkeit auf etwas über 3 km/h über Grund. Da ich dem Wassereinlass nicht traue, will ich die Marco Polo II nicht zu sehr «drücken» und nehme die längere Fahrzeit in Kauf.

Vor der Schleuse Markolsheim holt uns die Puna ein. Sie gehört Andy, einem Mitglied des Schleusenvereins. Er ist am Morgen in Kehl gestartet. Sein Ziel ist ebenfalls Breisach. Wir schleusen gemeinsam auf. Die Puna ist besser motorisiert und kommt somit besser gegen sie Strömung an. Eine Weile kann ich mithalten, den Wasserfilter immer im Auge. Dann wird es mir zu laut und ich reduziere die Drehzahl ein wenig.

Das Wasser des Rheins und des Grand Canal d'Alsace ist braun und es kommt einiges an Treibholz entgegen. Vorsicht ist angesagt. Ich suche die grösste Strömung zu meiden, um zügig vorwärtszukommen.

Endlich, Breisach ist in Sicht. Auf der deutschen Seite liegen bereits die ersten Passagierschiffe an den Pontons. Wir steuern die Ile du Rhin an und schon bald fahren wir in den Fuchs-Hafen ein. Eine Tafel klärt uns auf, dass der Ponton G für Gäste reserviert sei. Wir finden dort einen Platz zwischen Dauerliegern. Irgendwie komisch, dass am Gästesteg überall Taue vorbelegt sind. Der Hafenmeister ist heute nicht zugegen und wir sind im Gelände gefangen. Wir haben keinen Schlüssel für das Tor.

Auch Andy von der Puna ist hier. Er trifft sich mit weiteren Skippern. Einer heisst Peter. Er ist der CEO der Basler Personenschiffahrt AG. Sylvia kommt mit ihm ins Gespräch und tönt an, dass wir uns überlegen die Marco Polo II eine Woche hier stehen zu lassen, bis das Hochwasser abgelaufen ist. Er meint, dass wir das schlimmste Stück hinter uns hätten und dass sich der Pegel in den kommenden drei Wochen nicht gross ändern werde, da die Böden in der Schweiz gesättigt seien.

Seinem Urteil vertrauend werden wir morgen die letzte Etappe in Angriff nehmen.



## Die letzte Etappe

---

Bevor wir ablegen, reinige ich mit der Bürste den Wassereinlass und kann noch ein paar Gräser entfernen. Ich hoffe, dass der Impeller den letzten Teil der Reise mitmacht und mir den zeitweisen «Wassermangel» nicht übelnimmt.

Wir legen ab und wollen die Marco Polo II noch auftanken. Ich manövriere langsam aus dem Platz, vorbei an den Stegen mit den dort liegenden Schiffen. Ein Aargauer war schneller. Er hat sich den Platz an der Zapfsäule schon geschnappt. Der Wind bläst zügig und ich entschliesse mich den Hafen zu verlassen und draussen im Rhein zu warten. Der Platz vor der Zapfsäule ist frei geworden. Ich manövriere die Marco Polo II an den Anleger. Der Hafewart bedient den Zapfhahn. Da der Zapfhahn laut seiner Aussage nicht automatisch abstellt lassen wir es bei 100 Litern bewenden. Laut der Anzeige ist der Tank voll.

Wir verlassen den Hafen, umrunden die Insel und stehen vor der Schleuse Vogelgrün. Wir müssen die Schleusung eines Lastkahns abwarten. An der Mauer zwischen den beiden Schleusenkammern sehe ich, dass das Wasser knapp unter der Hochwassermarke II steht. Ich bin gespannt, was uns oberhalb der Schleuse erwartet.

Der Wassereinlass funktioniert einwandfrei. Das Wasser im Filter sprudelt und der Filter ist über die Hälfte gefüllt. Wir können «Gas» geben. Bald erreichen wir Fessenheim, die nächste Schleuse. Die Gegend bis Ottmarsheim gibt nicht viel her. Ausser dem Kanal und den Bäumen links und rechts sehen wir nicht viel. Rund um Ottmarsheim hat es einiges an Industrie. Doch bereits nach der Schleuse ist wieder grün die vorherrschende Farbe am Ufer.

Bis zur Schleuse Niffer fahren wir jetzt auf dem Grand Canal d'Alsace. Dadurch ist die Strömung etwas berechenbarer. Peter hatte diesbezüglich mit seiner Aussage recht. Bei Niffer biegen wir in den Canal de Huningue ein. Doch vorerst müssen wir die Schleuse Kembs-Niffer passieren. Ich melde mich, wie bei den grossen Schleusen zuvor, auf Schweizerdeutsch an. Das ist dem Elsässerdeutsch sehr ähnlich und wird von den Schleusenwärtern gut verstanden. Aus dem Lautsprecher vernehme ich eine Stimme, die mich auf Französisch fragt, was ich wolle. Autsch, die Schleuse Kembs-Niffer gehört zur VNF, während die anderen Schleusen zur EDF gehören. Bei der VNF wird ausschliesslich Französisch gesprochen.

Kein Problem, das konnte ich ja die letzten drei Wochen üben. Die alte Schleuse wird für uns geöffnet. Wir schleusen auf und können die letzten zwei Kilometer zum Port de Plaisance de Kembs unter den Kiel nehmen. Doch zuvor haben mir die Kanalbauer noch ein Hindernis in den Weg gelegt, das «Loch Ness». Der Canal de Huningue hat im Mittel eine Strömung von 3 km/h. Gegen diese Strömung durchfahren wir ein verfallenes Brückenfundament. Einfach schön die Mitte halten. Die Überreste der Mauer liegen so tief, dass ich weder links noch rechts etwas davon sehe.

Wir kommen im Port de Plaisance de Kembs und werden bereits erwartet. Louis, er vertritt den Hafenteilermeister, und Erhard, er hilft immer mal wieder aus, begrüssen uns auf das Herzlichste. Erhard meint, sie seien zu zweit hier, weil sie nicht gewusst hätten, wie fit wir im Umgang mit dem Schiff seien. Louis weist mir den Platz 34 am Ponton 3 zu. Erhard gibt mir noch den einen oder anderen Tipp bezüglich der Strömung. Ich stelle die Marco Polo II ohne Probleme in die Box. «Wie wenn Du schon immer an diesem Platz gelegen hättest», lautete der Kommentar von Erhard. Ich bedanke mich bei den beiden für ihre Hilfe.



Wir sind angekommen. Die Marco Polo II liegt sicher im Hafen von Kembs und wir können uns entspannen. Wir haben uns ein Apéro und ein feines Nachtessen verdient. Morgen heisst es Schiff putzen und am Sonntag geht es zurück nach Hause, damit ich am Montag wieder fit fürs Büro bin.



## Nachwort

---

Rückblickend zusammengefasst kann ich sagen, dass es eine sehr schöne Reise war, mit vielen interessanten und schönen Städten, Dörfern sowie sehr unterschiedlichen Gebieten und Landschaften. Vom flachen Friesland fuhren wir durch die felsigen Täler der Ardennen, stiegen ab zur Mosel, um gleich darauf wieder die Ausläufer der Vogesen zu erklimmen. Ein ständiges auf und ab mit vielen Schleusen.

Als ich die Reise plante war mir klar, dass es während der Reise viel umzuplanen und zu improvisieren geben wird. Auch klar war, dass es unumstössliche Gegebenheiten zu akzeptieren gilt, wie z. Bsp. die Sperrung von Schleusen in Folge Streik oder eines Defekts. Das Wissen um diese Tatsachen sowie der enge Zeitplan machten die Reise anstrengend. Gerade bedingt durch den engen Zeitplan waren die einzelnen Etappen recht lang, beanspruchten entsprechend viel Zeit und es lag nicht drin an einem Ort länger zu verweilen.

Im Gegensatz zu früheren Fahrten wurde die Marco Polo II auf dieser Reise einmal so richtig gefordert. Sie hat sich tapfer geschlagen, die «Strapazen» ohne Murren ertragen und der Schaden am Bug wird im Herbst / Winter in Leeuwarden behoben.

Abschliessend kann ich sagen, dass ich die Reise noch einmal machen würde. Allerdings würde ich mir viel mehr Zeit nehmen und das Ganze mit Musse angehen. Entlang der Strecke gibt es so viel Schönes anzuschauen, dass es nicht langweilig wird. Sei es Maastricht, Dinant, Verdun, Nancy, Saverne oder Strassburg, nur um ein paar Orte zu nennen.

Hiermit endet das erste grosse Abenteuer mit der Marco Polo II und ich hoffe, dass noch viele weitere folgen werden.

# Routenverlauf





# Pegelgrafik

---

**Start** Leeuwarden (NL)  
**Höhe ü. Meer** - 0.66 Meter

**1. Spitze** Zuid-Willemsvaart  
**Höhe ü. Meer** 28.65 Meter

**1. Abstieg** Maasbracht  
**Höhe ü. Meer** 20.99 Meter

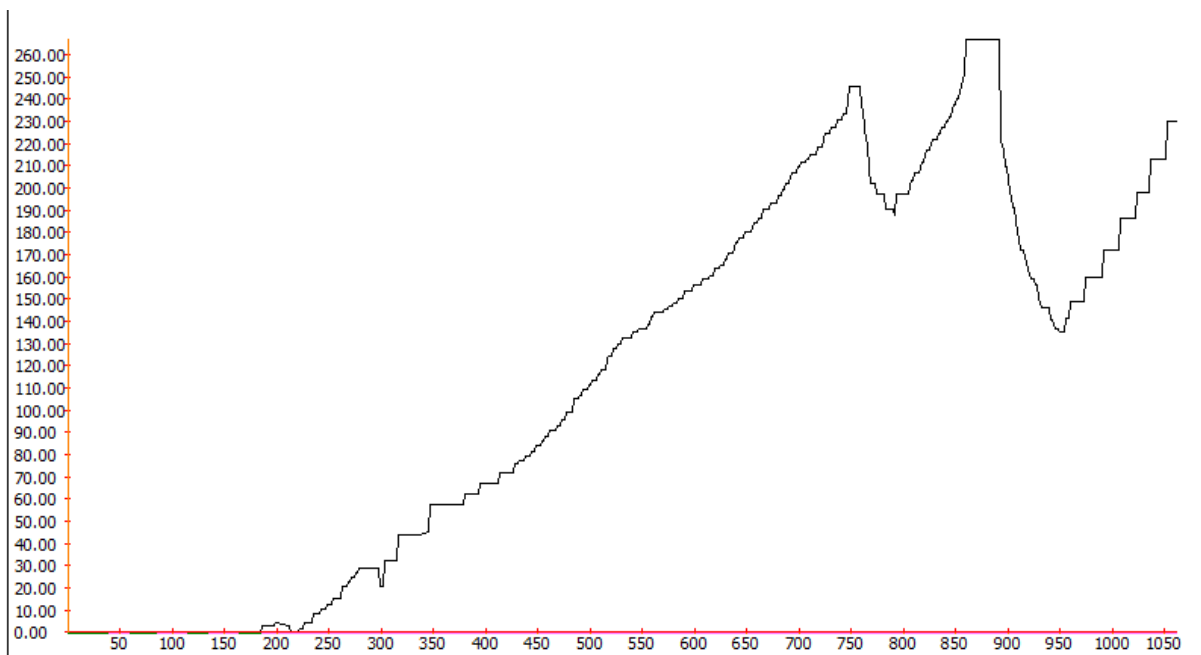
**2. Spitze** Pagny  
**Höhe ü. Meer** 245.70 Meter

**2. Abstieg** Mosel (Toul)  
**Höhe ü. Meer** 187.50 Meter

**3. Spitze** Xouanxange  
**Höhe ü. Meer** 266.39 Meter

**3. Abstieg** Rhein (Strassburg)  
**Höhe ü. Meer** 135.20 Meter

**Ziel** Kembs (F)  
**Höhe ü. Meer** 229.90 Meter



© 2023, Bruno N. Burri  
Marco Polo II