

Erfahrungen mit der Yacht MS-Escape

„Unterwegs zu hause“ ist nun seit drei Jahren unser in der Realität gelebtes Motto. D.h. unser Schiff ist nicht nur unser Transport- und Reisemittel sondern auch unsere Wohnung, unsere Energiezentrale und alles andere, was zum Leben dazu gehört. Wir haben in dieser Zeit ca. 1200 Motorstunden gefahren, respektive ca. 6'900 km Strecke zurückgelegt. Im Wattmeer, Ijsselmeer, im Küstenbereich des Mittelmeers, natürlichen Fließgewässern und in Kanälen. Im kühlen Frühling, im heißen Sommer und auf der ca. 3'500 km langen Reise nach Südfrankreich und wieder zurück nach Holland.

Fahren mit dem Schiff

Mit einer Breite von ca. 5. m (inkl. beidseitiger Fender) sind wir in den Schleusen von oftmals nur 5.20 m Breite auf eine präzise Steuerung angewiesen. D.h. langsam in eine Schleuse fahren bedeutet auch, mit sehr wenig Ruderdruck dennoch auf 5 cm genau manövrieren zu können. Sonst sind die Fender schnell mal abgerissen oder der schöne Rumpf wird beschädigt.

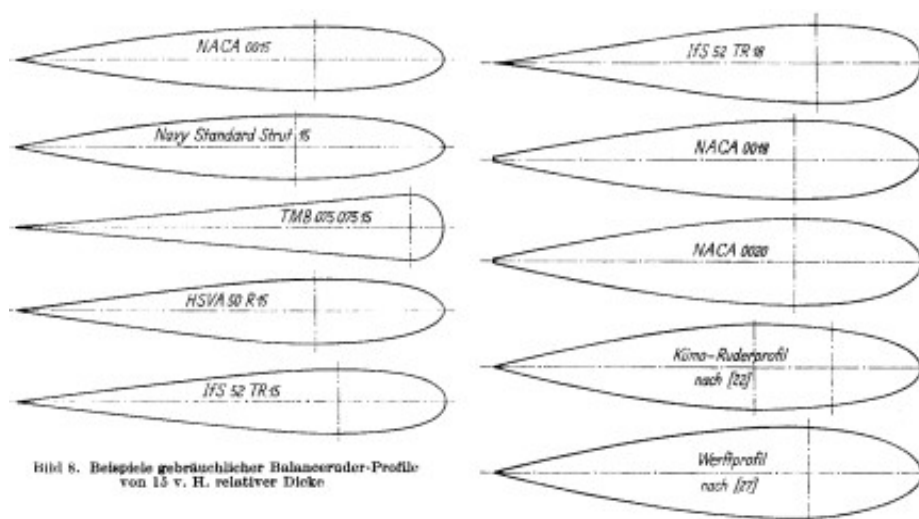
Die präzise Steuerung ist abhängig von der Untersetzung des Getriebes (einige Schiffe fahren selbst **mit Standgas zu schnell**), dem Propeller, mit genau abgestimmter Steigung sowie einem wirkungsvollen Steuerruder.

Unser DAF615 ist mit einem PRM-Hydraulik Getriebe mit einer Untersetzung von 2,5:1 ausgerüstet. Ein 4 Blatt-Propeller treibt das Schiff an. Bei Standgas von ca. 500 Touren und einer Untersetzung von 2,5 bedeutet dies, dass die Antriebswelle mit ca. 150 Touren/min. respektive ca. 2-3 Umdrehungen pro Sekunde dreht. Dies gibt dem 25 Tonnen Verdrängung wiegenden Schiff eine Vorwärtsgeschwindigkeit von ca. 0,5 Kn und gerade optimal für sanfte, präzise Anfahrten.

Steuerruder

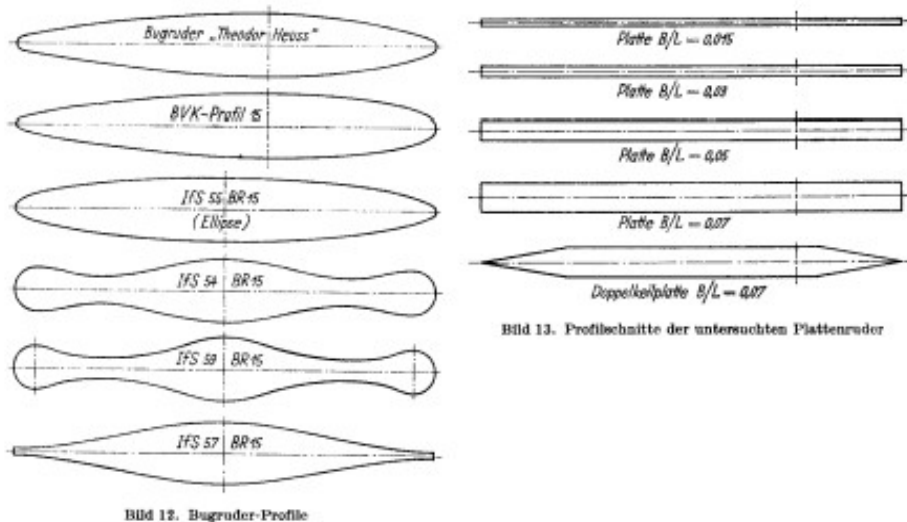
sind oftmals der kritische Faktor bei Langsamfahrt. Meistens haben sie ein schlechtes Lateralprofil und sind oft zu klein. Ein Steuerruder soll nicht nur für Richtungsänderungen dienen, insbesondere auch die Geradeauslauf- (Kurstetigkeit) und die Stützeigenschaft (gegensteuern bei Abdrift, Wellen etc.) wirkungsvoll beeinflussen.

Das Ruder der Escape wurde um **60 %** Fläche vergrößert und weist das typische NACA 0018-Profil aus (siehe Bild 1, rechte Seite, 2. Profil).



In Holland trifft man sehr oft auf Ruderformen (doppeltes Fischprofil) die aber ursprünglich eigentlich **nicht** als Heck-Steuerruder, sondern als Bugsteuerruder konzipiert wurden (siehe nächstes Bild 2, links unten „Ifs-Profil“)! Bei diesen Ruderformen sind die hydrodynamischen, laminaren Anströmungen durch die mittige Verdickung nicht optimal und das führt zu unerwünschten Verwirbelungen und reduziert den Seitendruck am Ruder unnötigerweise.

Eingeschränkte Kursstetigkeit, reduzierte Agilität und Wirkung bei Langsamfahrt, mangelnde Stützfähigkeit und letztlich höherer Dieselverbrauch sind die natürliche Folge. Gerade in Schleusen sind Verwirbelungen, kräftig gegenlaufende Strömungen häufig und dann muss ein Steuerruder sofort und präzise reagieren, sonst sind Rempeler mit der Schleusenwand unweigerliche Folge.



Die Escape verhält sich durch die angesprochene Vergrößerung der Ruderfläche, mit einer Vorbalancierung (Nase vor der Wellenachse) ausgesprochen vorteilhaft und erlaubte uns die problemlose Passage von über 800 Schleusen.

Fender:

Auf der Escape fahren wir folgende Fender:

- 4 **Kugelfender**, Durchmesser 60 cm, am Heck sowie im vorderen Drittel des Schiffes hoch angebracht.
- 2 **Kugelfender**, Durchmesser 45 cm, seitlich und tiefer gehängt, im vorderen Drittel des Schiffes angebracht.
- 6 **Flaschenfender**, Durchmesser 30 cm und 70 cm lang, tief, etwas über der Wasserlinie gehängt.
- 6 **Profile aus PVC** (Querschnittsform wie ein „B“), nicht aufschwimmend, 120 cm lang, ca. 8 kg schwer, zum Abfedern des Rumpfes und der Scheuerleiste auf Wasserlinienhöhe. In Frankreich sind die Schleusen oftmals bis zur obersten Kante prallvoll und da sind diese B-Profile ausgesprochen nützlich. Die üblichen Fender haben in solchen Situationen keine Wirkung. Angebracht werden diese Profile hinten am Heck, an der breitesten Stelle Mittschiffs und im vorderen Drittel des Schiffes.

Generelles zu Fendern:

Die Flaschenfender eignen sich besonders für schwimmende Stege, solche mit einer Anlegekante, denn somit muss man die Höhe nicht so ganz genau einstellen. Die Kugelfender sind für senkrechte Mauern und Schleusenwände am besten geeignet. Wenn die Schleusen prallvoll mit Wasser gefüllt sind, helfen nur noch die PVC-Profile. Die schwimmen nicht auf und durch deren Länge reichen sie weit unter die Wasserlinie und schützen so den Rumpf.

Festmacherleinen:

Wie das Wort sagt, dienen Leinen zum Festmachen eines Schiffes. Wir benützen 8 Stück und in verschiedenen Längen. Die Bruchlast liegt bei mindesten 1000 kg. Sie sind bewusst nicht elastisch. Bei der Qualität haben wir nicht gespart. Es sind geflochtene Dynema-Leinen, weich

im Griff und bilden selbständig keine Knoten oder Verwicklungen. Die Leinen sind für uns deshalb wichtig, denn daran hängt unser Schiff, Vermögen und unsere Sicherheit. Da wollen wir nicht geizig sein!

Die Mindestlänge beträgt 10 m und diejenigen welche wir für das Vorschiff benutzen sind 14 m lang. Sie liegen immer schön vorbereitet, jederzeit griffbereit an Deck. Nach jedem Manöver werden diese peinlich sauber wieder für den nächsten Einsatz vorbereitet. Zusätzlich haben wir, nebst Reservefestmacherleinen, eine 40 m lange Schleppleine an Bord und hoffen diese nie mehr zu brauchen. Alle Leinen sind kräftig, leicht überdimensioniert und haben einseitig ein fest eingespleisstes Auge mit ca. 30 cm Durchmesser. Die belegen wir auf den bordseitigen Pollern und führen das Ende immer wieder zurück an Bord, damit wir diese jeweils schnell los werfen können und dazu nicht von Bord gehen müssen.

Festmachen in Schleusen:

Wir halten das Schiff grundsätzlich nur über den Mittschiffs, genau im Drehpunkt, angebrachten Poller und einer Leine über den landseitigen Poller fest. Nie zu eng gefasst, so dass die Escape in der Längs- und Querrichtung leicht schwoien kann. Mit den angebrachten Fendern erreichen wir, dass beidseitig immer mindestens 2-3 Fender auf Pressdruck kommen und damit das Schiff schön längsseitig ausrichten. Beim Füllen einer Schleuse entsteht ja oftmals eine kräftige Strömung und mit dem Steuerruder gleichen wir das Ausbrechen in der Querrichtung ständig etwas aus. Die Anstellung Backbord, beim Anlegen StB, von ca. 10 Grad genügt meistens bestens. Beim Leeren der Schleusen ist das Steuer wirkungslos. Da halten wir das Schiff ausschliesslich mit der Hauptschraube in der Längsrichtung konstant.

Sind wir in Schleusen nach dem Freycinet-Mass und alleine unterwegs, so machen wir oftmals die Escape nicht mal mehr fest, sonder halten mit der Bugstrahlschraube und leichtem Vor- und Rückwärts schalten (bei Standgas) des Getriebes, das Schiff ortsfest. Diese Erfahrungen haben sich bestens bewährt. Lediglich bei seitlichem Windeinfall und bei vor- oder achtern liegenden Schiffen legen wir die Festmacherleine immer. Ganz selten benützen wir 2 Leinen.

Fazit:

Das optimale Zusammenspielen von Ruder, Getriebeübersetzung und Propellerabstimmung, sowie Fender und Klampen sind für jegliche Art von Schleusen- und Anlegemanöver entscheidende Erfolgsfaktoren. Eine besseres Verhalten als das der Escape haben wir bisher noch nie bei einem anderen, vergleichbaren Schiff beobachten können. Und, nebenbei, dieses Verhalten verdanken wir dem Voreigner, der diese Eigenschaften bewusst so veranlasst hatte.

Motorpannen:

Gemäss Lloyds ist zu über 80 % die Treibstoffversorgung die Ursache von Motorpannen! Davon waren wir leider auch betroffen. Gleich 2 Mal mit riesigem Glück und das letzte Mal beim Einfahren in eine gefüllte Schleuse von 7 Meter Hub starb der Motor auf den letzten 20 Meter einfach, ohne Vorankündigung, ab. Mit maximalem Schub mittels der Bugstrahlschraube auf Back- und Steuerbord hin und her, sowie unter dem Einsatz von „Muskelkraft“ konnten wir eine Kollision mit den Schleusentoren in letzter Sekunde verhindern.

Was war die Ursache?

Grundsätzlich fahren wir den Tank nie ziemlich leer, sondern versuchen ab 50 % Füllstand immer wieder aufzutanken. Und da uns eine lange Reise mit eingeschränkter Dieserversorgung bevorstand, achteten wir noch mehr darauf. Unterwegs füllten wir folglich den Dieseltank mit ca. 350 Liter wieder voll (800 Liter Gesamtkapazität). Aber schon die Tankstelle machte auf uns einen etwas diffusen Eindruck und unsere Befürchtung, dass wir verschmutzten Diesel bunkerten wurde anschliessend leider vermutlich bestätigt.

Unterwegs, mitten in einem Kanal, starb der Motor das erste Mal ab. Der Vorfilter vor der elektrischen Kraftstoffpumpe war komplett verstopft. Auswechseln, Kraftstoffanlage entlüften und schon wieder brummelte unser DAF in vertrautem Rhythmus. Hier entdeckten wir aber auch eine absolute Fehlkonstruktion eines Kraftstofffilters.

Die zweite Panne stellte sich 2 Tage nachher ein (wie erwähnt bei der Schleuseneinfahrt). Diesmal war nicht der neu eingesetzte Vorfilter die Ursache, sondern der Feinfilter vor der Einspritzpumpe. Durch die schlechte Vorfiltration und die erste Panne, war dieser folgerichtig natürlich auch sehr schnell komplett verstopft (knapp 200 Motorstunden nach dem letzten Service). Und zusätzlich durch den verstopften Feinfilter ging die elektrische Versorgungspumpe kaputt. Der kausale Zusammenhang mit verschmutztem Diesel, verstopftem Vorfilter, verstopftem Feinfilter und Ausfall der Pumpe war im Nachhinein gesehen logisch. Hätte ich einen Feinfilter (mit entsprechendem Werkzeug) als Reserve an Bord gehabt und diesen auch gleich bei der ersten Panne ausgewechselt, wäre vermutlich die 2. Panne nicht so schnell erfolgt.

„Lessons learned“ heisst, in der Zukunft führen wir mindestens 2 Reservefilter für jeden Typ, plus eine Reservepumpe und die entsprechenden Werkzeuge mit, damit wir uns aus eigenen Mitteln vor solchen Ereignissen besser schützen können. Die Investition in dieses kleine Lager kostet keine 300 EUR. Und beim nächsten Mal auftanken achten wir künftig noch viel stärker auf eine saubere Tankstelle und darauf, dass uns nicht den letzten Tropfen aus der Zisterne verkauft werden. Absolute Gewissheit bekommt man aber auch damit nicht.

Präventiv werden wir das Filtersystem beim nächsten grösseren Unterhalt komplett auswechseln und auf diese Filter überhaupt verzichten. Es gibt nämlich inzwischen innovativere und im Wirkungsgrad bessere Systeme!

Der Micro-Separator

Es ist ein holländisches Produkt welches ursprünglich gegen den bakteriellen Befall von Diesel entwickelt wurde. Er arbeitet **filterlos** nach einem bekannten Prinzip, nämlich der Fliehkraft und der Koaleszenz (Zusammenfügen).

In einer ersten Phase wird die Fließgeschwindigkeit des durch strömenden Diesel auf ein Minimum reduziert und Wassertropfen und andere Teile, die schwerer sind als der Diesel, abgetrennt. Der Schmutz und das Wasser werden am Boden des Trennelementes gesammelt. In der sekundären Phase wird der Treibstoff durch drei keramische Elemente geführt (Koaleszenz). Endgültiger Schmutz und Wasserpartikel verbinden sich in dieser Phase wieder und werden zum Ablass am Boden geleitet. Ein Sichtglas zeigt die Notwendigkeit einer Ablassaktion zweifelsfrei und blitzschnell an.

Der Micro-Separator wird an Stelle des Vorfilters und vor der Förderpumpe und dem Feinfilter, quasi als erste Verteidigungslinie, eingebaut. Er absorbiert selbst Partikel mit einer Feinheit von bis zu 10 Mikron. Sonst sind keine beweglichen Teile oder zusätzliche Filterelemente notwendig. In der Berufsschiffahrt hat sich diese Installation weitgehend eingebürgert.

Die einmaligen Kosten von ca. 600 EUR sind nach ca. 8 Filterwechsel (inkl. Arbeitszeit), bereits amortisiert und dieses System sorgt auch – durch den absolut sauberen Rückfluss des nicht verbrannten Diesels in den Tank - für eine stetige Sauberhaltung desselben.

Motorkühlung und Kühlwasserfilter:

Das Fahren in den holländischen und speziell in den französischen Kanälen bedeutet, dass wir mit einem Tiefgang von ca. 1,25 Meter oftmals nur noch knapp einen halben Meter, oder manchmal auch noch weniger, über Grund fahren. Durch die Verdrängung von ca. 25 Kubikmeter Wasser wird ständig der abgelagerte Schmutz am Kanalgrund aufgewirbelt und natürlich durch den Kühlwassereinlass, ca. 90 cm unterhalb der Wasserlinie, angesaugt. Deshalb ist ein wirkungsvoller Kühlwasserfilter für den Motor lebensnotwendig. Leider hat die Escape nur einen Filter (keinen umschaltbaren Bypass auf einen zweiten Filter). Das Volumen mit einem Inhalt von ca. 1 Liter ist auch etwas knapp bemessen.

Im Kanal „de la Marne au Rhin“ waren das Fahrwasser über weite Strecken und speziell die Schleusen mit Laub, Gras und feinen Ästen total verschmutzt.

Durch diese Umstände mussten wir teilweise alle 3-4 Schleusen kurz den Motor abstellen, runter in den Maschinenraum hetzen, Filter aufschrauben, putzen, wieder montieren und wieder rauf an den Steuerstand und weiterfahren. Eine mühselige, schmutzige Arbeit die –

trotzt des gut zugänglichen und grossen Maschinenraums - einiges an gymnastischer Übung abforderte. Trotz aller Routine dauert dies oftmals eben doch gute 5-8 Minuten Unterbruch und nicht immer konnten diese Arbeiten in einem Schleusenzklus oder an einem Anleger durchgeführt werden. Also mitten im Fahrwasser kurz anhalten, das Abtreiben mit Bugschraube verhindern, nicht auflaufen etc. waren oftmals echte Herausforderungen und während der dicht befahrenen Hochsaison ein unnötiges Risiko.

Fazit:

Auch beim nächsten grösseren Unterhaltsintervall wird das geändert. Der bestehende Filter wird mit doppeltem Volumen ersetzt und ein gleichgrosser, mit Bypass, zugeschaltet. Somit lässt sich dieser Reinigungsvorgang während dem Fahren und in wesentlich grösseren Abständen durchführen. Reduziertes Risiko, Stress und bessere Lebens- und Funktionsgarantie für den Motor werden uns diesen Aufwand wert sein.

Einspritzdüsen (-Injektoren)

Die Einspritzdüsen sind von hoher Wichtigkeit und für die Lebensdauer und Leistung eines Dieselmotors entscheidend. Sie werden in der Wartung allermeistens total vernachlässigt. Schlechte Injektoren erhöhen den Dieserverbrauch, senken das Drehmoment (Leistungsentfaltung) sowie die max. Drehzahl und können sogar die Kolben massiv beschädigen. Beim DAF 615 haben wir die 6 Stück ausgebaut und in einer Spezialwerkstatt prüfen, respektive revidieren lassen. Das Fazit war deutlich: 4 „pissten“ regelrecht, 1 war so halb-halb und 1 zerstäubte noch sauber. Die Revision war dringlich und kostete uns halt wieder mal knapp 500 EUR. Die nachfolgenden Bilder zeigen, wie ein Test durchgeführt wird und wie sie optimal funktionieren. Auch ein Bild von einem durch schlechte Düsen beschädigten Kolben verdeutlicht diese Folgen (Beispielbilder, nicht von uns).



Bild links, Werkstatt-Test, Resultat ok, Bild Mitte, 4 Stück „pissen“, Bild rechts, die Folgen Kolbenbrand

Nach dem Einbau war der Effekt deutlich zu spüren. Der Motor drehte in allen Drehzahlbereichen viel ruhiger, reagierte deutlich agiler und vor allem, die Rauchentwicklung beim Kaltstart, wie auch bei Marschfahrt war deutlich reduziert. Fast hätten wir glauben können, dass der DAF uns „Danke“ sagen wollte. Das sauber zerstäubende Injektoren auch für die ausgeglichene Kühlung des Kolbendachs und -körpers massiv verantwortlich sind, erklärte uns der Motorenspezialist ausführlich.

Kühlsystem von Motor und Abgase:

Die Escape verfügt – wie sehr viele Schiff – über ein Zweikreis-Kühlsystem. Das heisst, der innere Kühlkreislauf ist geschlossen und dient der Wärmeabfuhr des Motors. Der äussere Kühlkreislauf wird über das Wasser, indem das Schiff schwimmt, versorgt. Der äussere

Kühlkreislauf dient über den Wärmeaustauscher dazu, dass der innere Kühlkreislauf auf einer konstanten, betriebsoptimalen Temperatur verharrt. Thermostaten steuern diesen Prozess. Der äussere Kühlkreislauf dient auch dazu, dass die heissen Abgase unmittelbar nach dem Anschluss am Motor gekühlt werden. Deshalb spricht man auch von einem Nass-Auspuff, den das so erhitzte Gas-/Wassergemisch fliesst im Heck des Schiffes kalt aussenbords.

Der innere Kühlkreislauf wird sehr oft vernachlässigt. Man füllt im Winter Frostschutz ein, damit keine Gefahr durch Eisbildung entsteht. Damit hat es sich aller meistens. Die Menge der Kühlflüssigkeit im Kühlkreislauf beträgt bei der Escape fast 20 Liter. Eine starke Flügelradpumpe lässt diese Flüssigkeit im Motor rasch zirkulieren. Es herrscht also eine hohe Fliessgeschwindigkeit und ein relativ hoher Druck. Die zirkulierende Kühlflüssigkeit und insbesondere dann, wenn die **Korrosionsschutzmittel** schwach enthalten sind, führt auch zur Abrasion der Motorinnenteile. Die meistens hohe Stillstandszeit eines Vergnügungsschiffes fördern auch die Kalkbildung und andere Arten von Rückständen im Kühlkreislauf. Dieses Gemisch „schmirgelt“ ständig an den Gussteilen und Schläuchen und wird selten abgeführt. Die Hersteller von Motoren und Kühlmittelflüssigkeit empfehlen deshalb voll zu Recht, dass der Kühlkreislauf regelmässig entleert, gespült und wieder neu aufgefüllt werden soll. Und wir legen auf den **Korrosionsschutz mehr Gewicht** als auf den Frostschutz, da ein bewohntes Schiff eigentlich keine Forstprobleme aufweist. Diese Reinigungsintervalle können, je nach Belastung gut und gerne 2-3 Jahre ausmachen.

Diese Wartungsarbeiten sind bei der Escape vermutlich gar nie vorgenommen worden. Mit dem Resultat, dass die Kühlwasserpumpe einen massiven Lagerschaden erlitt und – natürlich gemäss dem Gesetz von Murphy – im dümmsten Moment schrottreif ausgefallen ist.

Bei der Revision stellten wir auch fest, dass das Rohrbündel aus feinen Kupferröhrchen – welches als Wärmeaustauscher funktioniert – fast vollständig verstopft war. Kalk-, Rostteilchen sowie Schmutzpartikel aus dem Aussenwasser verklumpten sich und letztlich platzten durch diesen Effekt einige Lötstellen. Das Resultat war, dass Kühlwasser von Aussen sich mit der Kühlflüssigkeit im inneren Kühlkreislauf vermischten und damit über den Auspuff abfliessen konnten. Auch dadurch wurde ein ständiger Austausch des Kühlmittels mit Aussenwasser bewirkt, der letztlich zum Ausschwemmen des Kühlmittels führte. Dadurch verlor der Motor erst Recht den notwendigen Korrosionsschutz.

Treibstofftank:

Dieser ist auf der Escape fest eingeschweisst und fasst ca. 800 Liter. Durch die Wandstärke von 8 mm dient er auch als Versteifungselement des Rumpfes. Leider verfügt dieser Tank über keine Inspektions- oder Reinigungsöffnung. Was dieser Nachteil bedeutete merkten wir erst, als wir ständig verschmutzte Vorfilter des Motors, des Dieselgenerators und sogar bei der Dieselheizung erlitten. Obwohl der Vorfilter (ein Separ-Racor Abscheider) installiert war kam der Moment, wo wir einer Reinigung des Tankbodens nicht mehr ausweichen konnten. Aber wie kommt man, ohne Inspektionsluke, an den Bodensatz ran? Auf der Oberseite befand sich der Anschluss zum Füllstandsanzeiger. Der Flansch hatte einen Durchmesser von 45 mm und darin befand sich das Rohr des Anzeigers. Also kaum Platz um mit einem Absaugrohr aus halb hartem Kunststoffrohr reinzukommen. Zudem konnten wir diesen nicht raus ziehen, weil oben zu wenig Platz verfügbar war. Die Rückführungsleitungen des Hauptmotors, sowie des Dieselgenerators hatten das gleiche Mass von 45 mm. Dort konnten wir mit einem Kunststoffrohr, allerdings schräg versetzt dann dennoch den Tankboden erreichen. Mit einer elektrischen Absaugpumpe gelang es ca. 160 Liter Diesel abzusaugen. Diesen füllten wir in transparenten Plastikkanister von 20 Liter um. Nach ein paar Stunden ruhigem Liegen sammelte sich erheblicher Schmutz am Boden an. Mit einer massiv schwächeren Pumpe füllten wir so den Diesel wieder in den Tank zurück, bis zum Bodensatz der im transparenten Kanister sichtbar verblieb und den wir dann auch in der Ölentorgungsstation hinterlassen mussten. Diese Prozedur war echt mühsam, stinkig und wir erreichten damit, dass ca. 80 % des Schmutzes abgeführt werden konnte. Mit dem verbliebenen Rests müssen jetzt halt die Filter und Abscheider fertigwerden.

Ein sauberer Tank ist das A und O einer verlässlichen Maschine. Im Gespräch mit den Profis erfuhren wir, dass diese ihre Tanks alle 3-5 Jahre jeweils komplett säubern. Apropos biologische Verunreinigungen können wir mitteilen, dass wir davon nicht betroffen waren. Obwohl wir auch im Motorenraum und im Sommer oftmals tagelang über 50 Grad C hatten.

Genügend verbrauchen und regelmässig nachtanken ist das für uns gültige Motto. Entsprechende Tests für die Erkennung von Bakterien hatten wir durchgeführt. Stets negativ.

Navigationinstrumente:

Auf Kanalfahrten ist das absolut wichtigste Instrument das Echolot (Tiefenmessgerät). Dieses ist bei der Escape bewusst seitlich und Steuerbords angebracht. Damit auch bei engen Kanälen, oder Kreuzungen mit anderen Schiffen die Tiefe an der Böschung möglichst genau gemessen werden kann. Den Tiefenalarm haben wir in den Kanälen ausgeschaltet. Durch die Verwirbelungen eines vorausfahrenden Schiffes würde dieser ständig Fehlalarm auslösen. Was wir hingegen beachtet haben ist, dass die absolute Tiefe unterhalb des tiefsten Punktes am Kiel angezeigt wird.

Durch das zusätzlich mitgeführte GPS verlor das Logbuch und die Streckenaufzeichnung in Meilen seine Bedeutung. Sind wir unter Fahrt, zeichnen wir unsere Fahrt mit dem GPS-Logger auf, der uns dann sämtliche Angaben, sogar die gefahrene Strecke unter OPEN-SEAMAP visuell anzeigt. Diese Aufzeichnungen dienen uns nicht nur zur Dokumentation, sie sind vor allem für das Treibstoffmanagement, die Strecken- und Zeitplanung von grossem Nutzen. Wir laden diese auch periodisch auf unsere elektronischen Seekarte (www.freie-tonne.de) zurück, damit alle erfassten Daten auf dieser Freeware-Software auch für die Aktualisierung verwendet werden können.

Der Autopilot ist – wie üblich – auch mit einem separaten GPS ausgerüstet. Damit haben wir ausreichende Redundanz an Bord und die klassischen Analoganzeigen gehören eigentlich nur noch zur Dekoration und zum Maritimem-Look der Steuerstände. Auf den teilweise schnurgeraden Kanälen benutzte ich den Autopiloten häufigst. Voraussetzung ist aber, dass dieser gut kalibriert ist und über die Hydraulikpumpe „feinfühlig“ Korrekturen an das Steuerruder abgibt. Das ist bei der Escape der Fall.

Seeverhalten der ESCAPE:

Die Escape ist für den nahen Küstenbereich (Kategorie C) zugelassen und ausgerüstet. Ist das Meer spiegelglatt dann gibt es nichts, was nicht auch auf einem See oder ruhigen Fließgewässer gelten würde. Dann kann man mit jedem Schiff das Meer bereisen.

Ein Motorschiff verhält sich allerdings bei Wellengang und Dünung anders als ein Segelschiff. Es fehlt die stabilisierende Wirkung der Segel- und Kielflächen, welche das Rollen verhindern oder reduzieren.

Ein Knickspanter verhält sich ebenfalls anders als ein Rundspantschiff ([Siehe Link](#)). Motor-yachten werden auch mit Stabilisatoren ausgerüstet, die das Rollen um die Längsachse erheblich dämpfen können. So was hat die Escape aber nicht.

Die Rumpfform ist aber auch im Spantenriss entscheidend. Die Escape hat einen „scharfen V-Spant“ von vorne bis ca. zum ersten Drittel der Rumpflänge. Erst in der hinteren Hälfte wird der Querschnitt kantiger und kastenförmiger.

Durch diesen V-Spant schneidet die Escape die Wellen sehr elegant und verdrängt fast ohne grössere Wassermassen auf dem Deck. Auch wird der Abbremsseffekt im Wellenberg dadurch geringer. Somit erreichen wir eine relativ hohe Geschwindigkeit auch gegen Welle und Dünung. Die Dünung ist speziell zu beachten. Kommt diese doch meistens nicht aus der gleichen Richtung wie die Wellen und dadurch entstehen „nervöse Kreuzseen“ mit sich überlagernden Wellen. Ab Wellenhöhe von über 1,50 m und Dünung über 1 m fahren wir grundsätzlich nicht mehr. Dann wird das Rollen und Schaukeln zunehmend unangenehm für Besatzung und Inneneinrichtung (alles muss dann sturzsicher verstaut werden) das wir uns das nicht mehr antun müssen. Das Schiff selbst würde einiges mehr ertragen und sicher abwettern können.

Sind wir in solchen Wellenbildern unterwegs lohnt es sich auch hier die Wellen etwas anzuschneiden, sofern man gegenan muss. Die Wahl der richtigen Geschwindigkeit muss man heraus finden. Kommen Wellen und Dünung von der Seite oder gar von achtern, so wähle ich einen Kreuzkurs, damit diese immer möglichst direkt von hinten auf das Heck stossen. So wird

die Hebelkraft für das seitliche Rollen reduziert. Beachten muss man dann aber, dass die Wellen beim Ablaufen eines Wellenberges kräftig mit schieben (gut 1-3 Knoten Beschleunigung) und dadurch kann man etwas zu schnell in die nächste Welle rein stossen, was dann heftige Abbremswirkung und ziemlich viel Wasserverdrängung bedeutet.

So oder so, man(n) muss herausfinden wie sich ein Schiff in bewegtem Meer verhält und frühzeitig abbrechen, wenn man das Gefühl bekommt dass die Besatzung überfordert würde.

Reisegeschwindigkeit, Dieserverbrauch:

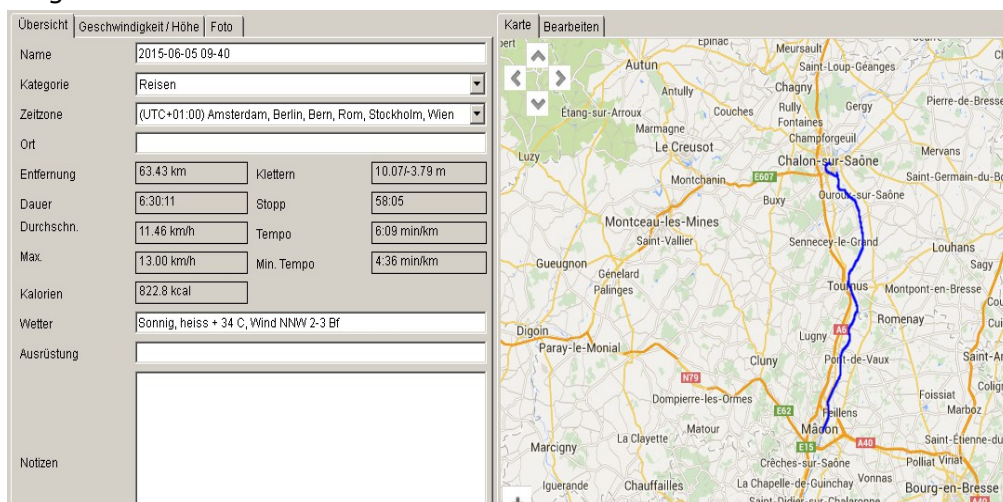
„Länge läuft“ bekanntlich und die theoretische Rumpfgeschwindigkeit eines Verdrängers kann man selbst nach dieser Formel berechnen:

Als Resultat der Rumpfgeschwindigkeit in Kilometern pro Stunde wird im Allgemeinen die Quadratwurzel der Wasserlinienlänge des Schiffes in Metern, multipliziert mit dem Faktor 4,5 betrachtet. Für ein Ergebnis in Meter pro Sekunde gilt statt 4,5 der Faktor 1,25 und für Knoten 2,43.

D.h. somit erreicht die Escape bei glatten Wasser und Windstille ca. 9 Knoten, oder ca. 17 km/h maximale Geschwindigkeit. Das erreicht der DAF-Antrieb mit ca. 2'200 rpm, bei einer max. Drehzahl von 2'400 rpm.

Die optimale Reisegeschwindigkeit fanden wir mit 6,5 Kn bei ca. 1'500 rpm. Bei Gegenwind oder leichter Gegenströmung benötigen wir für 6,5 Kn dann je nachdem bis 1'800/1'900 rpm. Der Dieserverbrauch liegt bei diesen Geschwindigkeiten bei ca. 4,5 bis 6 Liter pro Stunde.

Als Beispiel mag auch diese Grafik von unserer Rückreise auf der Rhone dienen:



Also auch gegen die leichte Strömung und leichten Mistral erreichten wir sehr gute mittlere Reisegeschwindigkeiten und diese bedeuten letztendlich auch das Erreichen des gewünschten Anlegeplatzes zur gewünschten Zeit und wir kommen damit zügig vorwärts.

Für diese Ergebnisse ist natürlich auch die Rumpfform, die benetzte Wasserfläche, die Kanaltiefe (Saugeffekt am Kanalboden) massgeblich wirksam. Ich habe z.B. festgestellt, dass bei weniger als 2 m Wasser unter dem Kiel die Geschwindigkeit locker um 20 % reduziert wird.

Andererseits produziert der Rumpf in den kleineren Kanälen, oder selbst auf der Rhone ganz nahe am Ufer, achtern eine „Unterwasserwelle“ die, wenn man die „richtige“ Geschwindigkeit gefunden hat, zum darauf surfen dient. Damit können wir gut und gerne 150 rpm reduzieren und kommen trotzdem auf die gewünschte Geschwindigkeit. Auf längere Distanzen ist dieser Effekt im Dieserverbrauch echt spürbar.

Beiboot „Escape'je“:

Das kleine „Escape'chen“ hängt bei uns in der Aufhängung (Davits) am Heck und lässt sich mit Winden ins Wasser absenken. Es ist 2,60 m lang und ca. 1,3 breit, doppelwandig und aus Kunststoff und daher pflegeleicht. Es ist unsinkbar, sehr querstabil und als Gleiter rechts

schnell unterwegs, wenn wir den 7,5 Kw Aussenborder mal voll aufdrehen. 2 Ruder gehören als Pflichtausrüstung dazu, denn auch ein Motor kann mal abstellen. 2 Personen, eine voller Einkaufscaddy plus Toby finden darin gut Platz.

Das Beiboot dient uns bei vielen Gelegenheiten. Kurz eben mal Einkaufen gehen, einen Ankerplatz suchen, einen Anlegeplatz voraus sondieren und auch nur um mal um an Land zu gelangen, wo wir mit dem Tiefgang der Escape nicht hinkommen, oder auch mal nur zum Spass die Umgebung erkunden. Auch Toby fährt inzwischen gerne Beiboot, obwohl er anfänglich vom Motorenlärm verunsichert war.

Für unsere Reisezwecke ist ein solches Beiboot einfach ein Muss.

Durchfahrtshöhen, Aufbauten:

Die maximale Höhe aller Aufbauten, Geräteträger und Antennen beträgt 4.35 m ab Wasserlinie (WL). Wenn wir das Achterzelt abbauen, können wir den Geräteträger nach hinten abklappen. Mit dem Bi-Mini über dem Führerstand haben wir dann noch 3.48 m über WL. Mit dieser Höhe konnten wir die meisten festen Brücken in Frankreich passieren. Ein paar Male fehlten uns ein oder zwei Zentimeter. Um den Abbau des Bi-Mini's zu umgehen fand ich einen simplen Trick raus. An der höchsten Stelle klemmte ich ein dünnes Kunststoffbrett (Schneidbrett aus der Küche geklaut) unter der Brücke und der Oberkante des Verdecks ein (ganz langsames Einfahren notwendig, bis zum Stillstand). Dann gab ich Vollschub und dadurch senkte sich der achtern liegende Teil des Schiffs so tief ab, dass ich grade unten durchschlüpfen konnte. Das Brettchen verhinderte, dass die Abdeckung an den Brückenkanten durchscheuerten.

Genügt dies nicht (Canal du Midi) dann muss auch das Bi-Mini zusätzlich abgebaut werden. Zudem können die Fenster am oberen Steuerstand auch noch abgeklappt werden und dann ist die Oberkante des Steuerrads, im oberen Steuerstand, noch mit 2.48 m über WL der höchste Punkt. Auf dem Canal du Midi reicht das bei normalem Wasserstand allemal. Allerdings gibt es für die Escape zwei Brücken (vor Carcassonne) die in der Kastenbreite nicht symmetrisch und, je nach Wasserstand, äusserst knapp zu passieren sind. Dort hilft dann auch kein Kunststoffbrettchen mehr, sonder nur noch umkehren oder Abwarten bis der Wasserstand genügen tief zur Durchfahrt ist.

Feuchtigkeit im Schiff:

Grundsätzlich verweisen wir auf unseren Artikel in der Schleusenschiffer-Zeitschrift vom Dezember 2014.

Das zentrale Problem für Kondensat im Schiff sind die Fensterrahmen. Ob Doppel- oder Einfachverglasung spielt weniger eine Rolle, wenn die Fensterrahmen nicht gegen den Stahlkasko, von Aussen wie Innen, mit einem guten Material isoliert werden. Selbst die zahlreichen Schrauben bilden eine permanente Kältebrücke und sorgen für unerwünschtes Kondensat. Feuchtigkeit wird aber im Schiffsinnern auch durch die Ausdünstung der Crew (Pro Person ca. 4-6 Ltr. /Tag) Kochen, Duschen etc. produziert. Wird bei Regen im Innensteuerstand gefahren wird durch das ständige rein und raus mit nasser Kleidung noch massiv zusätzliche Feuchtigkeit ins Innere gebracht.

Trotzt bester Isolation aller Kältebrücken gibt es nur ein Rezept, **die Feuchtigkeit muss „evakuiert“ werden!**

Dazu haben wir allerlei Methoden beobachtet. Die einzig vernünftige und für unsere Bedürfnisse nützliche ist der **MEACO DD8L Adsorbtionsentfeuchter**, der für uns unverzichtbar geworden ist. Und der ist mit ca. 280 EUR wahrlich keine teure Investition.

Durch den integrierten Hygrostat und Selbstkontroll-Modus lässt sich der gewünschte und gesunde Anteil an relativer Feuchtigkeit (ca. 60 %) einstellen. Den Rest besorgt das Gerät automatisch und bei sehr moderatem Stromverbrauch. Wir müssen lediglich bei uns den Viktron-Wechselrichter für 220 V noch etwas besser regulieren, damit die vom MEACO benötigte Spannung und Frequenz (Sinuskurve) auch während dem Fahren gewährt und konstant gehalten wird.

Als Nebeneffekt hilft dieses Geräte, in der geschlossenen Dusche aufgestellt und unter Volllleistung (max. 650 Watt), auch beim Wäschetrocknen meiner Bordfrau zusätzlich.

Normalerweise steht er im Salon und läuft im Automatik-Modus. Als schöner Nebeneffekt sorgt er auch noch – durch seine Abwärme – als Ergänzung zur Heizung. Diese können wir öfters um gute 25 % reduzieren und sparen so auch etwas Diesel.

Stromerzeugung, -speicherung:

Wir wollten aus wohl bekannten Gründen nie Gas an Bord haben. Somit kochen und backen wir mit Strom und 220 Volt. Ein 4 Platten Ceran-Kochfeld, ein moderner Backofen mit integrierter Mikrowelle sind für den Smutje unverzichtbar und tagtäglich im Einsatz.

Haben wir Landstrom und genügend starke Absicherung der Versorgungsstelle, beziehen wird den Strom von dort. Aber sehr oft ist die Landversorgung mit 6-10 Amp zu schwach und dann wechseln wir auf den Dieselgenerator. Installiert ist bei uns ein VETUS Diesel-Generator und er produziert mit 12,5 kVA immer ausreichend Energie für alle grossen, selbst synchron betriebenen Verbraucher. Natürlich schlägt sich der häufige Betrieb auf den Dieselverbrauch nieder. Aber mit max. 2 Ltr./h und Tag ist das relativ moderat und die damit gewährt Autonomie ist uns dies wert. Zusätzlich werden damit auch noch die Batteriebänke aufgeladen und der Heisswasserboiler auf gewünschter Betriebstemperatur gehalten.

Das übrige Bordnetz ist mit 24V ausgelegt. 4 Stk. 220 Amh GEL-Batterien wurden für den Verbrauch neu installiert. 2 Stk. 200 Amh AGM-GEL für die Bugschraube und den Starter des Motors. Sowie eine 12V 100 Amh GEL Starterbatterie für den Stromgenerator. Der Diesel hat treibt eine 120 Am Lichtmaschine an. Die Batterien werden mit einem VICTRON MOSFET Laderegler symmetrisch zum Verbrauch überwacht und entsprechend geladen. Pro Batterie haben wir einen MEGAPULSER, gegen die Phosphatierung des Elektrolyts, installiert. Diese Investition verlängert die Lebensdauer, wie wissenschaftlich bewiesen, ganz massiv. Durch die vorhandenen Kontrollleuchten kann ich auch optisch, auf einen Blick, den Ladezustand pro Batterie überprüfen. Einfacher geht's nicht.

Werkzeuge, Ausrüstung für Wartung:

Mit der Zeit und den gemachten Erfahrungen habe ich eine komplette Ausrüstung für alle wichtigen Arbeiten angelegt. Es sind dies Elektro-Pressluftgenerator, Bohrmaschine vor- und rückwärtsdrehend, eine FEIN-Exzenter Schleif- und Trennmaschine, METABO 120 mm Polier- und Schleifmaschine, Ölfilter Band-Drehvorrichtung, Schraubenzieher, Schlüsselsätze in allen Varianten und Grössen, Eisensäge, Feilensatz, LötKolben, Strommessgerät usw. Natürlich sind ebenso Ersatzsicherungen, Ersatzlampen (LED), Ölfilter, Dieselfilter, Keilriemen, Impeller für alle Motoren und Pumpen an Bord.

Alle diese Gegenstände und Werkzeuge haben nicht nur mir, auch anderen Bootseignern schon gute Dienste geleistet.

Kochen an Bord:

Unsere Küche ist recht gut ausgerüstet. Ein richtig grosses Ceran-Kochfeld mit 4 „Platten“, ein top-moderner Backofen mit integrierter Mikrowelle erlaubt uns sämtliche Menüs zu erstellen. Der Kühlschrank mit 110 Litern Inhalt, sowie einem kleinen 3-Stern Gefrierfach, hat uns bisher immer gereicht. Im Vorschiff haben wir grosse Stauräume für die Vorräte, inkl. „Weinkeller“. Diese sind kühl, dunkel und weisen immer eine gleichbleibende Temperatur auf. Für die Einkäufe haben wir einen Trolley mit 40 kg Tragkraft an Bord. Dieser ist unverzichtbar geworden.

Heizen an Bord:

In kalten Tage liegt der Wärmebedarf bei ca. 6 Kw/h. Gerne haben wir im Winter ca. 22-23 C Innentemperatur, wir lieben es einfach warm! Die Escape verfügt über eine nicht optimale Wärmeisolation der seitlichen Aufbauten. Auch ist die Einfachverglasung natürlich eine grosse Verlustquelle. Ein Warmwasser-Zentralheizung ist aus bautechnischen Gründen nicht nachrüstbar.

Wir haben jetzt zwei [Planar 44DM](#) Warmluft-Dieselheizungen installiert. Diese sind „Unterflur“ im Motorraum installiert. Über gut isolierte, biegsame Transportrohre wird die Warmluft im

Schiff an 8 Austrittsstellen verteilt. Damit verfügen wir über eine Produktionsleistung von 8 Kw/h und damit genügend Reserve. Ausserdem können wir das Vorschiff (Gästekoje, Dinette, Gästetoilette) individuell heizen und haben zudem ein redundantes System an Bord, sollte eines mal ausfallen. Der Verbrauch ist sehr moderat, die Geräte sind sehr leise und entwickelt keinen Geruch und beim Aufstarten kaum Rauch. Alles was sonst über Diesel-Warm-luftheizungen gemunkelt wird, haben wir nicht erlebt. Ausserdem sind die Heizungen aus Russland äusserst robust und für den Dauerbetrieb ausgelegt. Unsere haben bereits über 7000 Stunden auf dem Zähler, ohne jegliche Wartung. Zu unserer besten Zufriedenheit und die **Beiden** kosteten uns nicht mal den Preis **einer** aus deutscher Herkunft.

Feuerlöscher:

In Frankreich sind diese absolut obligatorisch und werden regelmässig mit Stichproben überprüft. Fehlende, oder abgelaufene Verfalldaten werden mit saftigen Bussen bestraft. Wir haben 3 Stück, gut erreichbar und sichtbar, an Bord. Es sind 2 Liter VELCO, Kat. A,B,F Schaumlöscher. Schon aus eigenem Sicherheitsinteresse, werden diese termingerech von einem Fachmann überprüft. Im Motorraum haben wir keine fest installierte Löschanlage.

Toiletten an Bord:

Wir verfügen über zwei, die Tagestoilette (ziemlich geräumig) sowie die Nachttoilette im Vorschiff für die Gäste. Grundsätzlich beachten wir peinlich genau, **dass nur das was über den Hals gelangt**, auch wieder in der Toilette entsorgt wird. Papier, Hygieneartikel, Tempotaschentücher etc. werden in einem luftdichten Beutel gesammelt und täglich entsorgt. Auf diese Weise hatten wir nie mehr eine verstopfte Toilette. Sie sind elektrisch, mit Vakuum und einem „Zerhacker“ ausgerüstet und werden mit Trinkwasser (ca. 1,5 Ltr pro Spülvorgang) gespült. Das ist für die Dichtungen im Salzwasser von Vorteil, allerdings ist der Frischwasserverbrauch dadurch etwas höher.

Leben an Bord:

Durch den geräumigen Salon mit Sitzbank für 4 Personen sowie 2 einzelnen Fauteuils und einem richtigen Tisch haben wir genügend Komfort. Insgesamt 9 Leuchten (alles LED) sowie ein Radio/CD/USB-Player und ein kleiner Fernseher steht im Schrank. Auf dem I-Pod sind 23'000 Stücke gespeichert. Etwa 50 Filme auf DVD und gut 100 Bücher sind ebenfalls vorhanden. Damit fehlt uns nichts für Unterhaltung und Muse.

Die Dinette vis-à-vis der Küche benutzen wir für das Essen, wenn wir zu Zweit oder zu Dritt sind. Dabei haben wir „genügend Ellbogenfreiheit“. Sind mehr Esser am Tisch, wechseln wir in den Salon.

Schlafen an Bord:

Unsere Achterkajüte ist echt grosszügig bemessen. Ein Doppelbett (2m x 1,5m) und das Bettzeug wie zu Hause lassen uns tief und gut schlafen. Eine gute Matratze ist dabei ausschlaggebend und eine solche haben wir. Darunter ein Polyester Wabenflies von ca. 1 cm Dicke, gegen die Feuchtigkeit und das hat sich bisher bestens bewährt. Bisher konnten wir keinerlei Stockflecken oder nur geringste Feuchtigkeit feststellen. Da haben wir auch 220 V Anschlüsse für die Stereoanlage, die wir aber kaum benutzen. Genügend Schränke und Stauräume sind vorhanden.

Gäste an Bord:

So wie wir reisen haben wir pro Jahr selten mehr als 3-4 Wochen Gäste an Bord. Obwohl uns bei der Abfahrt vor 2 Jahren alle mitteilten, unbedingt mal mitkommen zu wollen. D.h. also wir sind während über 90 % der Reisezeit alleine unterwegs. Diese Erfahrung haben viele Bekannte unterwegs auch gemacht. Also braucht man dafür nicht eine riesige Gästekajüte. Unsere befindet sich im Bug, in V-Form mit 2m x 0,9m und sind für 2 Erwachsene ausreichend dimensioniert. Auch hier haben wir Bettwäsche wie zu Hause verfügbar. Kleine Wandschränke und Ablageflächen dienen zum Stauen der 7 Sachen ausreichend. Vier Klappluken sorgen für

Licht und Frischluft. Auch da ist ein 220 V Anschluss zusätzlich verfügbar.

Waschen an Bord:

Ruth beharrte mit Recht auf einer guten Waschmaschine. Da haben wir uns auch mit einem Billigmodell zurückgehalten. Wir haben eine 3,5 kg Trockengewicht fassende 220 V ELEKTRO-LUX, EWC 1350, installiert. Mit allen Programmen die Frau braucht. Schleudern von 500 bis 1300 rpm. Diese ist sehr sparsam im Wasserverbrauch und hat sich bestens bewährt. Sie ist in der Frontkabine, unterhalb den V-Kojen, sauber installiert. Das Wasser beziehen wir aus dem Frischwassertank und für 1 Vollwäsche braucht sie ca. 30 Liter. Einen Trockner haben wir bewusst nicht gewählt. Die Kombimaschinen brauchen für den Trocknungsprozess ebenfalls Frischwasser (ja sie lesen richtig) und der Verbrauch ist bei fast allen evaluierten Modellen sogar höher als für den Waschprozess selbst.

Ein separater Trockner wären die Alternative, aber der benötigte für uns zu viel Platz und verbraucht auch heftig Elektrizität. Da hilft uns die Sonne und der Wind in den aller meisten Fällen gratis. Im Winter benützen wir einen Wäscheständer, der in der Küche über Nacht aufgestellt wird und zusammen mit unserem Entfeuchter, trocknet ein Waschgang bestens bis zum Frühstück. Und da wir ja Zeit haben, folgt halt eine Waschgang dem Anderen, schön verteilt und ohne Stress. Das Abwasser fliesst aussenbords und deshalb verwenden wir wenig und speziell umweltfreundlichere Waschmittel. Da sind wir einen Kompromiss eingegangen, den der Anschluss an den Grauwassertank wäre sehr umständlich und aufwendig geworden.

Administrative Formalitäten:

Wir sind in der Schweiz abgemeldet. Mit keinem festen Wohnsitz (Status „unterwegs“) mehr. Da wir immer wieder regelmässig in Holland liegen, haben wir die CH-Botschaft über unsere zeitweise Anwesenheit in diesem tollen Gastland informiert und mehr ist nicht nötig. Als Schweizer geniessen wir Freizügigkeit wie die EU-Mitglieder. Eine feste Briefadresse in Holland sammelt für uns die Post und schickt sie regelmässig nach.

Versicherung gegen Krankheit und Unfall:

Wir sind Mitglied des TOC (Trans-Ocean-Club) und haben dort eine entsprechende Versicherung abgeschlossen. Die Policen des TOC werden über die Hanse-Merkur AG, Hamburg, gedeckt. Bedingung für diesen Abschluss ist, dass wir uns nicht mehr als 6 Wochen pro Jahr im Heimatland aufhalten. Der Nachweis der Reisen ist im Falle eine Beanspruchung notwendig. Die Leistungen sind umfassend, die Prämien sehr moderat (ca. 3 Monatsraten vergleichbarer Abschlüsse in der Schweiz) und für uns als Paar kostet dies ca. 4'800 EUR Jahresprämie.

Haftpflicht und Kaskoversicherung der Escape:

Diese haben wir bei der SON Groningen abgeschlossen. Haftpflicht für 25 Mio. EUR und das Schiff ist mit 250 TEUR versichert. Die Jahresprämie liegt bei knapp unter 1'000 EUR. Einmal mussten wir diese Versicherung in Anspruch nehmen. Die Abwicklung war sehr prompt, echt einfach und unkompliziert, mit besten Ratschlägen und Hilfen des Sachbearbeiters verlaufen. Wir können diese Gesellschaft nur bestens empfehlen.

Registrierungen:

Sowohl das Schiff selbst wie auch die Funklizenz haben wir in Holland registriert. Die Escape ist für den küstennahen Bereich, Kategorie C, zugelassen (Buchstabe „Z“ in der Nummer). Heimathafen ist Amsterdam. Die Registrierung, inkl. Eintrag im Schiffsregister, kostete einen einmaligen Betrag von knapp 600 EUR. Somit fahren wir grundsätzlich unter holländischer Flagge (*obwohl in der Niederlande gilt, dass die geführte Flagge der Staatsbürgerschaft des Eigners entsprechen muss*). Die UBI-Funklizenz war bis 2016 in NL gratis und kostet jetzt neu 31 EUR pro Jahr. Sonst gibt's keine weiteren Kosten.

Unser relativ altes Shipmate Funkgerät (mit Dualwatch K 10+16) haben wir bewusst behalten. Auch die entsprechende, holländische Rufnummer mit ATIS-Code. Lediglich die Umschreibung

vom Voreigner auf uns war nötig und, wie oft behauptet wird, es war keine Neu-
programmierung des Gerätes selbst erforderlich! Dualwatch ist in NL auch zulässig.

Die holländische Flagge am Heck bedeutet auch, dass wir nicht als „Schwimmende CH-Bank“
betrachtet werden und wir geniessen es daher auch von Zoll und WaSchuPO eher in Ruhe
gelassen zu werden. In Frankreich trugen wir das weisse Kreuz auf rotem Grund bewusst und
hatten dadurch einige Privilegien erlebt. Lediglich in Port-Saint-Louis wurden wir einmal vom
Zoll kontrolliert und die nahmen auch eine Probe vom Dieseltank. Alles aber lief problemlos
und sehr freundlich ab.

Sprachen, Kommunikation:

Unterwegs kam uns sehr zum Vorteil, dass wir Französisch, Englisch und Deutsch fließend
sprechen. Niederländisch lernen wir zur Zeit noch. Damit hatten wir nie Verständigungs-
probleme und insbesondere in Frankreich wurden wir sehr freundlich und aufmerksam bedient.
Ein kurzer Schwatz mit den Schleusenwärtern, von Schiff zu Schiff mit den Profis, half uns
jederzeit, speziell auf den grossen Rhone-Schleusen, für zuvorkommende Bedienung. Das war
eine echt positive Überraschung.

Februar/November 2016