

Pannenserie und Wassermangel, Brief 04_2018 von der MY COPAIN.

Von Bremen zurück nach den Niederlanden.

Es lief alles wie am Schnürchen. Von Bremen aus mit ablaufendem Wasser die Weser runter bis Elsfleth und dann mit dem Tidenstrom die Hunte hoch nach Oldenburg.



Auf der Weser unterhalb von Bremen, die Lürssen Werft. Hier denkt man in anderen Dimensionen.



Eine Megayacht in der Endphase des Baus. Die Arbeiter wirken sehr klein in Vergleich zum gigantischen Schiff

Sogar die über hundert Jahre alten Brücken, welche bei hohen Temperaturen oft klemmen gingen problemlos. Ganz berühmt dafür ist die Cäcilienbrücke vor der Seeschleuse in Oldenburg. Das alte Mädel streikt, wenn es ihm zu heiss wird.

Weiter ging die Fahrt durch den Küstenkanal an den DEK (Dortmund-Ems-Kanal) nach Haren, nahe bei der Grenze zu Holland.

Wenn das Butterbrot runter fällt ...

so fällt es meistens auf die gebutterte Seite! Vor jeder Fahrt steige ich in den Motorenraum und mache «Niveau-Kontrolle» und «Blick über den Motor». Das wurde mir während meiner militärischen Ausbildung so antrainiert und ist deshalb nicht mehr wegzukriegen. Mancher lächelt darüber, aber das macht Sinn. Oft erkennt man durch austretende Flüssigkeiten ein Problem schon im Anfangsstadium. Dieser Tag fing schlecht an. Wir hatten ungefähr 1 Liter Hydrauliköl unter der Maschine. Dieses kam eindeutig von der Hydraulikpumpe, PTO (power take off) welche die Querstrahlruder und die Ankerwinch antreibt.

Die Suche nach einem Mechaniker schien erfolgreich. Am Telefon sagte er «ich komme gleich morgen früh zu ihnen». Kurz vor Mittag kam er dann zu uns an Bord. Er hatte zwei Werkzeuge dabei, eine Handlampe und ein Handy. Er war nicht besonders motiviert so unter dem Motto «Achtung Kunde droht mit Auftrag». Dieses Auftragsverhältnis kam dann aber nicht zu Stande. Wir entschlossen uns über den Haren-Rüttenbrook-Kanal nach Holland und dann über Hoogeveen näher zu unserem Stützpunkt in Zwartsluis zu fahren. Dort hat es auch Betriebe welche für die Berufsschiffahrt arbeiten. Man findet dort Fachleute und bekommt auch die notwendigen Ersatzteile. Da es im Hydrauliktank 60 Liter Öl hat, dachte ich dass das so funktionieren könnte. Jeden Tag das Öl aus der Bilge aufwischen und wenn nötig frisches Öl im Tank einfüllen.

Es wäre eigentlich eine schöne Fahrt gewesen.

Nur wir konnten es nicht so recht geniessen. Denn von Tag zu Tag hatte es mehr Öl in der Bilge. Die Motorenbilge ist abgeschottet, damit durch so einen Vorfall die Flüssigkeit nicht zur Lenzpumpe laufen und eine Gewässerverschmutzung verursachen kann. Solche Lenzpumpen schalten sich automatisch ein, wenn der Schwimmerschalter aktiv wird. Bei uns hätte das auch so sein sollen. Aber da war ein Leck. Ein Teil des Öls lief bis zur Lenzpumpe. Zum Glück habe ich das noch rechtzeitig gesehen und konnte die Pumpe ausser Betrieb nehmen.

Als wir an einem Abend zu Tal schleusten schien uns der Vorgang doch sehr langsam zu gehen. Die Ursache war ein kaputtes Schleusentor. Was talseitig abgelassen wurde kam oben durch ein grosses Loch im Schleusentor zum Teil wieder rein.

Unten angekommen ging die Schleuse auf Doppelrot (zweimal Rot übereinander) was bedeutet «ausser Betrieb». Die unten wartenden Schiffe eröffneten uns, dass die Brücke 3 Kilometer vor uns ebenfalls defekt sei, was wohl 2-3 Tage dauern würde. So lagen wir denn nun zwischen diesen beiden Sperrungen im Niemandsland fest.

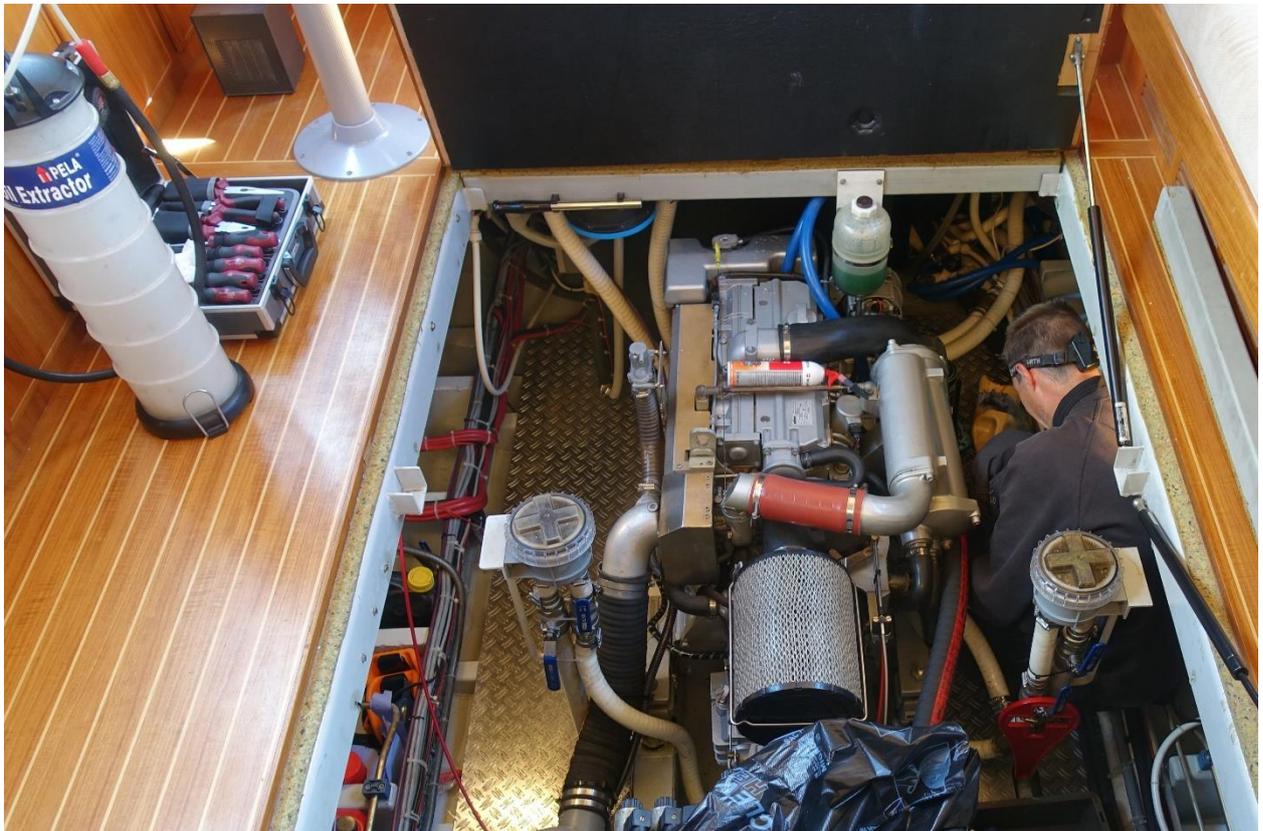
Am Abend kam der Mechaniker von unserem Stützpunkt Kranerweerd in Zwartsluis mit dem Auto zu uns. Wir arbeiteten zusammen bis spät in die Nacht, mit dem Resultat, dass wir nun mit Bestimmtheit wussten, dass wir ein gröberes Problem hatten. Wir mussten unsere Pläne ändern und auf dem kürzesten Weg nach Zwartsluis fahren. Dort wurde die lecke Pumpe ausgebaut und zusammen mit einer Hydraulikfirma wieder instand gestellt. Wir verbrauchten insgesamt 18 Liter Hydrauliköl, welches in mühsamer Arbeit aus der Motorenbilge entfernt werden musste.



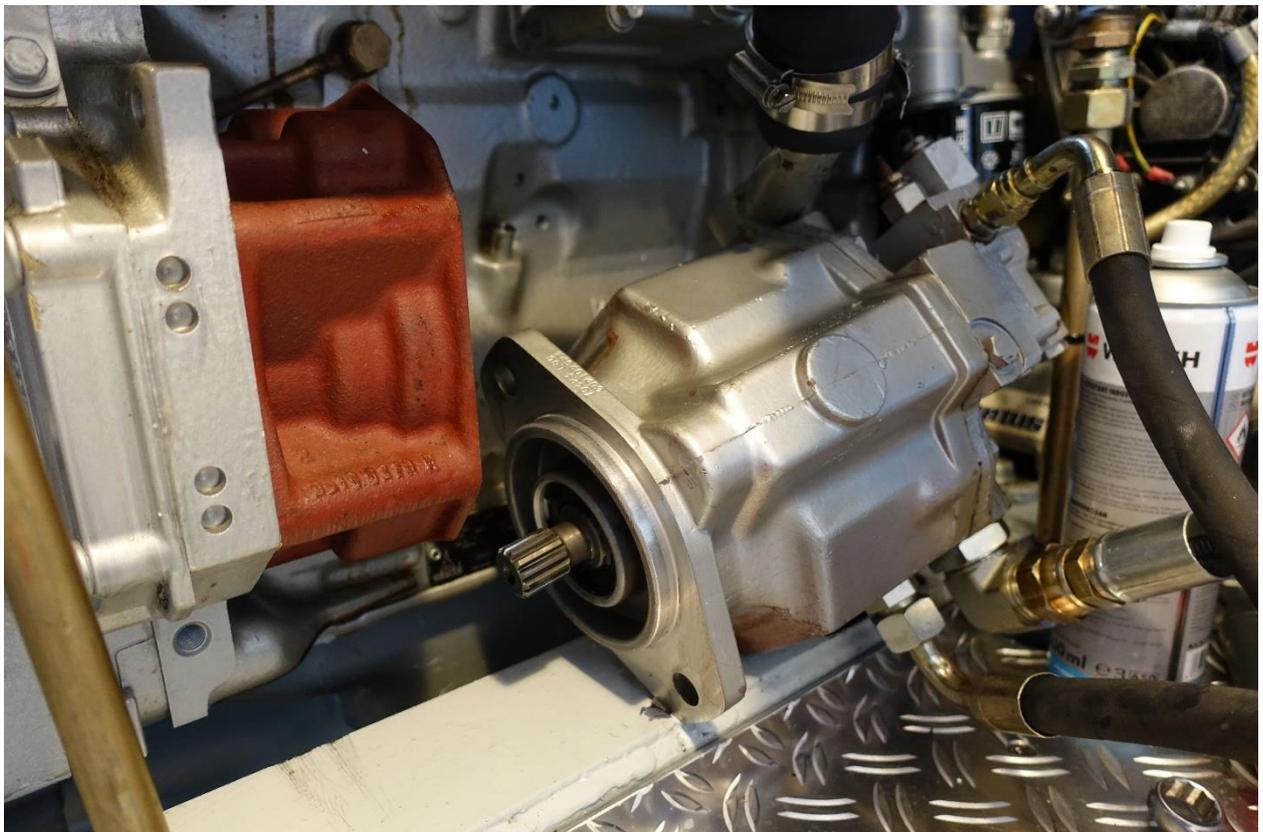
Wir kamen gerade noch durch diese Schleuse, danach wurde sie geschlossen und repariert. Das Wasser ist nicht gerade einladend. Aber es ist nicht schmutzig. Die dunkelbraune Farbe kommt vom Torf aus den zahlreichen alten Torfkanälen. Man ist hier «in de zwarte water».



Wir liegen zwischen der defekten Schluße und einer ebenfalls kaputten Brücke im nächsten Dorf fest. Hierher kam der Mechaniker aus Zwartsluis in seiner Freizeit 80 Km angereist und versuchte uns zu helfen.



Martijn, ein schlaksiger eins neunzig Mann faltet sich zusammen und kriecht in den Motorenraum. Die fragliche Pumpe ist fast nicht zu erreichen.



Wo das Winkelstück (rechts) mit dem dicken Hydraulikschlauch sitzt war ein nicht originales Teil von VETUS verbaut worden. An Stelle der richtigen Dichtung war das Teil nur mit Loctite gedichtet.

Später leckte der Anschluss zum Motor (rotes Teil). Auch hier wurde nicht mit Originalteilen gearbeitet. An Stelle einer Flachdichtung wurde einfach ein O-Ring verwendet. Dieser wurde bei der Wiedermontage beschädigt.



Unser Weg von Bremen nach Zwartsluis, wo wir jeweils bei Kranerweerd im Winterlager sind.

Nach 3 Tagen konnten wir dann wieder starten. Nach dem ersten Fahrtag bei der morgendlichen Kontrolle hatten wir wieder Öl in der Bilge, diesmal Motorenöl. Also zurück nach Zwartsluis. Eine Dichtung zwischen der Pumpe und dem Motor wurde bei der nicht ganz einfachen Montage zerquetscht. Zum Glück hatte der ortsansässige Spezialbetrieb das notwendige Teil auf Lager.

Neue Lage.

Wir beschliessen keine Sommerpause zu Hause einzulegen. Da nun aber die grossen Sommerferien begonnen haben wollen wir

- Dort fahren wo es die meisten Leute nicht so attraktiv finden
- Den etwas weniger talentierten Hobbykapitänen aus dem Weg gehen
- Auf Grossschiffahrtswegen fahren wo sich viele nicht so recht wohl fühlen. Wir fahren und schleusen sehr gerne mit den Profis
- Einen anderen Rhythmus einlegen und jeweils 1-2 Tage an einem Ort bleiben
- Kurzfristig die Situation neu beurteilen
- Von Tag zu Tag neu entscheiden

Über die Randmeere in die Vecht.

Die Randmeere liegen zwischen Flevoland und dem alten Land. Sie entstanden durch das einpoldern. Die Vecht ist der alte Weg von Amsterdam nach Utrecht zum Waal (Rhein). Hier wohnen seit über hundert Jahren die Reichen und Schönen. Prunkvolle Villen, manchmal kleine Schlösser sind Zeichen von Wohlstand und Standesbewusstsein. Aber auch in neuster Zeit haben die Architekten hier für vermögende Kundschaften gebaut.



Ein kleiner Pavillon am Wasser und versteckt hinter alten Bäumen ein herrschaftliches kleines Schlösschen.

Da ist nur ein ganz kleiner Mangel. Hier will jeder fahren. Im Sommer hat es eine Unmenge von Schiffen welche durch die sehr schöne aber oft auch enge Vecht wollen. Die Fahrt auf dem Amsterdam-Rijn-Kanal, welcher parallel dazu verläuft, ist wenig attraktiv. Dort hat es sehr intensiven Berufsverkehr und es geht zu und her wie auf der Autobahn. Also durch die Vecht in einem Tag und dann durch das Naturschutzgebiet Biesbos an die Maas.

Wir wollen die Maas erkunden.

Die Maas ist sehr interessant. Man findet dort moderne neue Städte, alte Wehrstädte, moderne Marinas, kleine Klubhäfen und eine Unmenge von Ankerplätzen in sogenannten «Plasen». Das sind Auen oder alte Baggerseen.

Uns zu Gute kommt, dass die Marinas trotz sehr tiefen Preisen mit Jahresmietern bei weitem nicht ausgebucht sind. Deshalb findet man fast immer einen schönen Liegeplatz.



Das Städtchen Heusden, eine mittelalterliche Festung



Der Yachthafen von Venlo, aufgenommen von der Terrasse des sehr guten Restaurants. Die extrem langen Pfähle sind notwendig da die Maas im Frühjahr manchmal extremes Hochwasser führt.

Wir planen nur noch kurzfristig.

Wir wollten die Maas ganz hoch nach Maastricht und dann über die belgischen Wasserstrassen nach Antwerpen fahren. Das geht aber nicht. Dieser Weg ist wegen Baustellen, vor allem aber wegen der akuten Wasserknappheit zurzeit nicht fahrbar. Also werden wir eben wieder die Maas runterfahren. Hier haben wir noch lange nicht alles gesehen.



Wieder einmal ist das schöne Sommerwetter gegen uns. Es herrscht akuter Wassermangel auf fast allen Wasserwegen. So lange es in den Ardennen nicht regnet, ist der Weg nach Antwerpen über Belgien nicht fahrbar. Wir werden voraussichtlich die Maas runter, über Nijmegen, Arnhem Richtung Zwolle weiterfahren.

Seit dem letzten Bericht von Bremen bis Maasbracht:

- Sind wir 790 Km gefahren
- Waren es 32 Schleusen
- Waren es 162 Brücken über 3.00m Höhe, wo wir einfach durchfahren konnten, manchmal musste jedoch der Mast gelegt werden
- Wurden 79 Brücken für uns geöffnet
- Haben wir rund 300 Liter Diesel verbraucht

Wir wünschen allen eine gute Zeit an Land und allen Schifferleuten allzeit gute Fahrt.

Grüsse von der COPAIN senden

Rolf und Erica Rütli