



Am Ziel- und Wendepunkt:  
Vor Anker in der Baie de Figari  
auf Korsika



Ruhiger Liegeplatz  
im Canal des Vosges,  
älteren Skippern  
noch als Canal de  
l'Est bekannt



Morgennebel verwandelt den Canal des Vosges  
in ein mystisch anmutendes Szenario

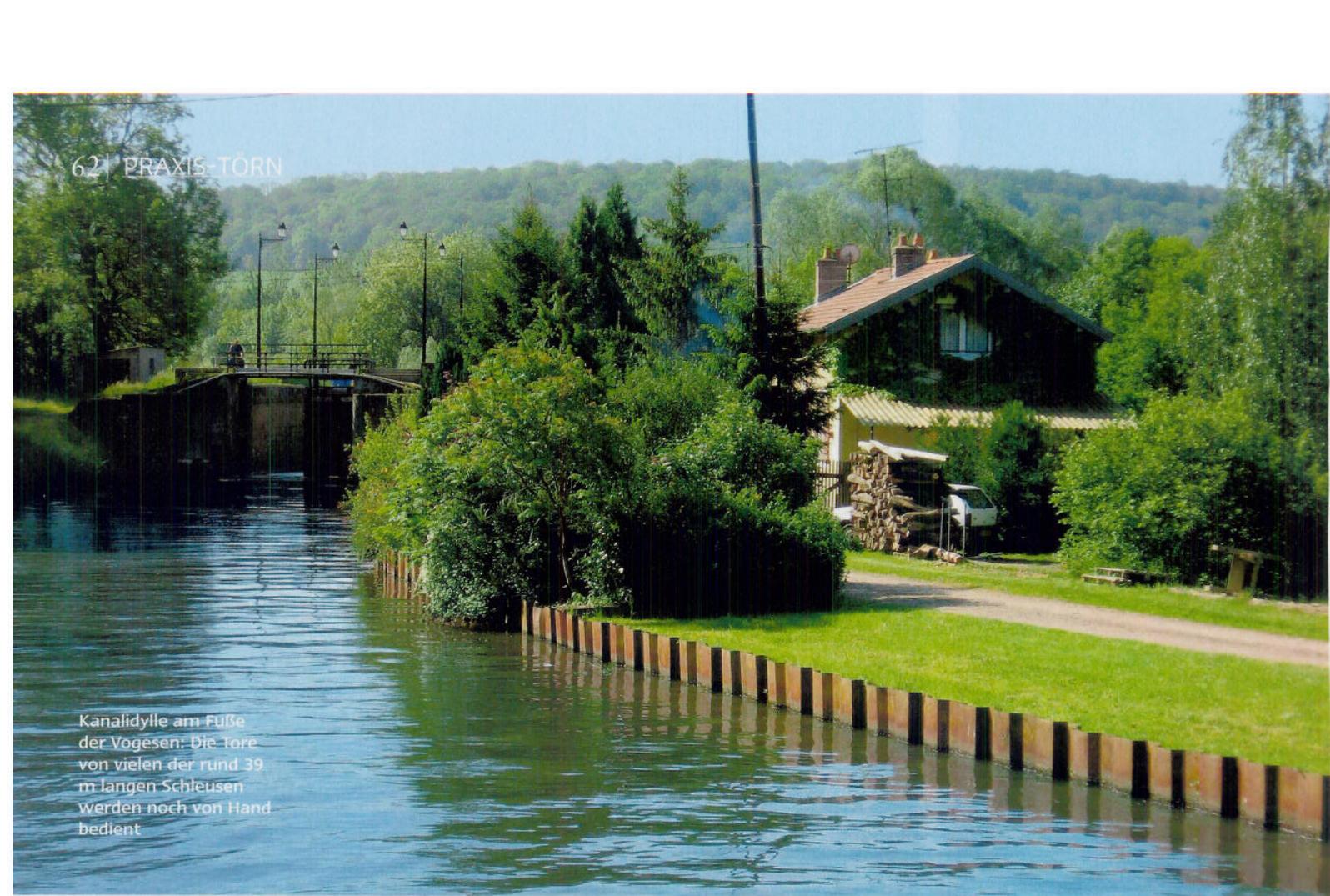
A woman with short blonde hair, wearing sunglasses, a dark t-shirt, and light blue jeans, stands on the deck of a white motorboat. She is holding a rope attached to the boat's mooring system. The boat is positioned in a narrow lock or canal. The water is calm and reflects the surrounding greenery. In the background, there are lush green trees and a small town with buildings. The sky is clear and blue. The overall scene is peaceful and scenic.

Die Burgundische Pforte im  
Oberelsass: 40 Schleusen  
führen hinab zum Rhein

Von der Mosel nach Korsika

# Technisch gesehen

Der beste Weg, ein neues Boot durch und durch kennen zu lernen, ist ein Langstreckentörn. Jörg Henning beschreibt in seinem Bericht weniger die Landschaften und Reviere, sondern zieht die kritische Bilanz der ersten Motorbootreise eines ehemaligen Seglers nach rund 5000 km und 435 Motorbetriebsstunden.



Kanalidylle am Fuße  
der Vogesen: Die Tore  
von vielen der rund 39  
m langen Schleusen  
werden noch von Hand  
bedient



Chalon-sur-Saône mit  
wunderschöner Altstadt  
und einem guten Sportboothafen  
ist einen längeren Auf-  
enthalt wert

Text und Fotos: Jörg Henning

**E**nde April konnten wir unsere neue ETAP 1100 übernehmen. Mitte Mai wollten wir bereits auf „Große Fahrt“ gehen. Also hieß es, rasch 50 Stunden zu fahren, um die erste Inspektion machen zu können. Bisher waren wir begeisterte Segler, sowohl mit eigenem Boot als auch in den letzten Jahren als Charterer - in der beruflich aktiven Zeit bot dies mehr Flexibilität. Auf dem Canal du Midi und dem Shannon hatten wir inzwischen auch den Reiz des Motorbootwanderns kennen und schätzen gelernt. „Mit den Jahren“ reifte der Entschluss, auf ein Motorboot umzusteigen, wobei sich unsere Anforderungen an das zukünftige Schiff gleichzeitig klar entwickelten.

## Umsteiger-Gedanken

Das Boot sollte für binnen und buten geeignet sein, also für Flüsse und kleine französische Kanäle ebenso wie für Küstengewässer. Dabei stand die Sicherheit an erster Stelle. Es sollte zudem ausreichend Platz und Komfort bieten und einige Tage von einer Landversorgung unabhängig machen. Auch Umweltfreundlichkeit und Ökonomie waren wichtige Aspekte. Mit der ETAP 1100 schien uns gerade rechtzeitig das gewünschte Boot auf den Markt gekommen zu sein. Wir wählten die 315-PS-Maschine und ließen vom Händler einen 5-kW-Dieselmotor einbauen, zusätzlich ein Heckstrahlruder, ebenso eine Klimaanlage und ein Kühlaggregat für die Kühlbox. Für die Navigation erhielt unser neues Schiff Funk, Kartenplotter, Autopilot und Radar. Und noch das eine oder andere zur Inneneinrichtung, das das Leben an Bord angenehm machen sollte. Das Beiboot kann mittels extra montierter Snap-Davits hoch gezurrt werden, was ein schnelles und leichtes zu Wasser lassen und hoch holen ermöglicht.

## Schleusen-Praxis

Mitte Mai ging es dann los, Kurs Mittelmeer, zunächst die Mosel aufwärts Richtung Luxemburg und Frankreich. Die notwendigen Prozeduren fürs Schleusen waren schnell gelernt. Am Ende der Tour sollten es dann über 290 Schleusen gewesen sein: Riesige Kammern wie Bollène (Rhône, 22 m Hub) oder kleine, wie auf den Kanälen des nördlichen Frankreichs, Schleusen mit Fest- oder mit Schwimmpollern, handbetriebene, mechanisierte oder automatische Schleusen, mit zumeist freundlichen Schleusenwärtern, gemeinsam



Der Yachthafen von Chalon-sur-Saône liegt geschützt in einem Nebenarm des Flusses



Bella 600 Twin  
Bella 600 Ocean

## EIN BOOT FÜR JEDEN BEDARF, BELLA BOATS



Falcon 26 Fantino



Bella 703

Bella Boats ist einer der führenden Hersteller von GFK-Motorbooten in Skandinavien. Jedes Boot von Bella erfüllt von der Planung her weltweit die strengsten Sicherheitsnormen. Wählen Sie Bella, wenn Sie von Ihrem Boot Sicherheit, Zweckmäßigkeit sowie ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis verlangen. Sie erhalten ein zuverlässiges Qualitätsprodukt von beständigem Wert.

**Willkommen bei unserer  
Kollektion für 2008!**

Gründl-Bootsimport, Nordring 1,  
25474 Bönningstedt-Hamburg,  
Tel. 040-5566911  
www.gruendl.de  
e-mail: info@gruendl.de

Azzurro Yachten GmbH,  
Scharfe Lanke 109-131  
(Marina Lanke)  
D-13595 Berlin,  
Tel. 030-36287008  
www.azzurro-yachten.de  
e-mail: info@azzurro-yachten.de



www.bellaboats.fi



Powered by Mercury/MerCruiser

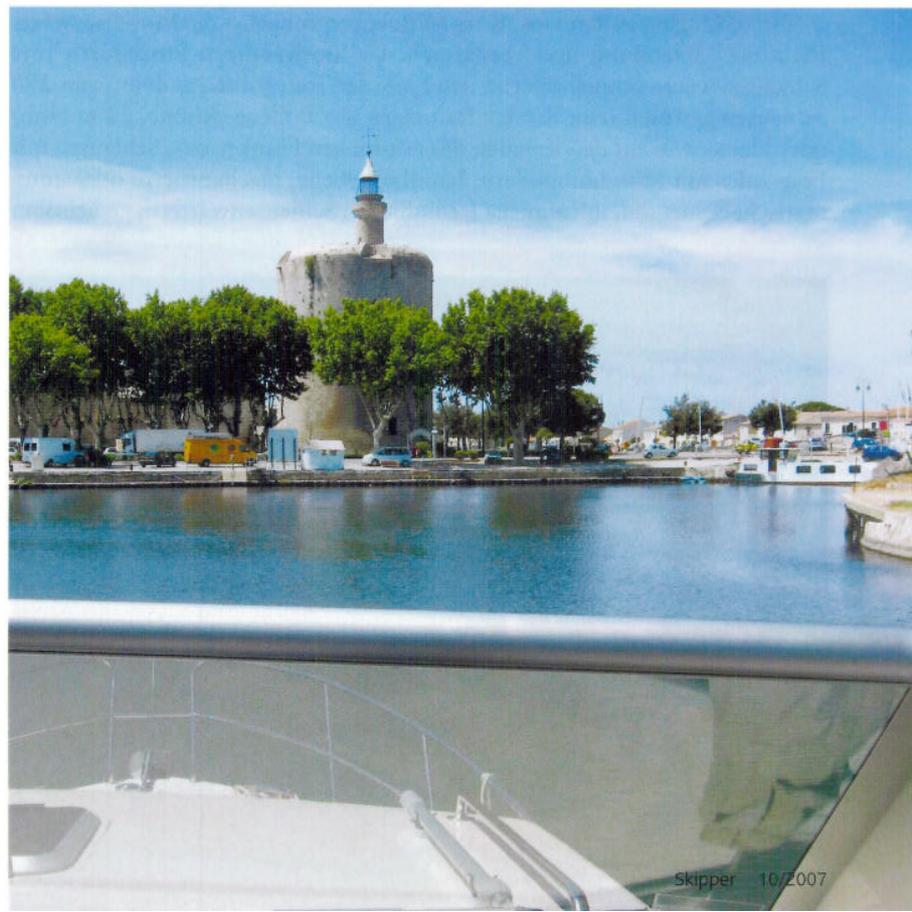


Ruhiger Liegeplatz am Canal du Rhône- a-Sète bei St. Gilles in der Camargue

Die Schleuse Bollène an der Rhône weist mit 22 Metern die höchste Hubhöhe auf der Reise auf



Der Tour de Constance in Aigues Mortes diente früher auch als Leuchtturm und ist heute weithin sichtbares Wahrzeichen der mittelalterlichen Hafenstadt



mit dicken Frachtern, Passagierschiffen, Schubverbänden, Sportbooten oder ganz allein in der Schleuse. Hier bewährten sich das Bug- und das Heckstrahlruder. Insbesondere als der Mistral mit 6 bis 7 Bft. durchs untere Rhônetal fegte und sowohl das Schleusen mit achterlichem Wind als auch das Anlegen in den Sportboothäfen zu einer Geschicklichkeitsprüfung machte. Ohne die beiden Strahlruder hätten wir manchmal alt ausgesehen. Bei starkem Seitenwind wird es sogar mit Strahlruder schwer.

Wer sich mit einem nagelneuen Boot auf eine lange Reise begibt, muss damit rechnen, dass es bekannte - oder unbekannte - Kinderkrankheiten bekommt. Dessen waren wir uns bewusst, vertrauten jedoch letztlich auf eine gute Verarbeitung und ein gutes Finish durch die Werft, auf die Hilfe unseres Bootshändlers oder anderer Werkstätten und auf die eigene, in vielen Segeljahren gewonnene Erfahrung. Und so kam es auch: Schon auf der Mosel gab die Maceratorpumpe ihren Geist auf. Ein großes Lob unserem Bootshändler, der an einem Sonntag mit einer Ersatzpumpe zum neuen Sportboothafen in Pont-à-Mousson fuhr und den Austausch vornahm.

Dem idyllischen Moseltal folgte ab Neues Maisons der in eine malerische Landschaft eingebettete, beschauliche und geruhsame Canal de l'Est mit seinen zahllosen Schleusen und einer zu erklimmenden Höhendifferenz von ca. 200 m. Neben begleitetem Schleusen (bei dem ein Schleusenwärter von Schleuse zu Schleuse mit seinem Auto vorausfährt) waren wir hier über eine längere Strecke mit Hilfe einer elektronischen Fernbedienung unsere eigenen Schleusenwärter. Da offensichtlich ein guter Teil des Mähgutes der Uferböschungen ins Wasser entsorgt wird und an der Oberfläche treibt, war es gut, täglich die Kühlwasserfilter zu reinigen. Die dichte Folge der Schleusen und niedriger Brücken würde ein ständiges auf und ab des Geräteträgers erfordern, also fährt man besser mit abge senktem Geräteträger. Dadurch ist der Fahrer auf seinem Deck in der Bewegung etwas eingeschränkt, besonders wenn er ebenfalls eine Schleusenleine halten muss. Vom Kanal ging es



Idyllischer Liegeplatz im kleinen, geschützten Stadthafen von Port Miou an der Côte d'Azur

bei Corre in die Sâone, die in ihrem Oberlauf über lange Strecken Natur pur bietet. Manchmal fühlten wir uns an Bilder von Amazonasnebenflüssen erinnert. In seinem Unterlauf ist der unerwartet mächtige Fluss ab St. Symphorien als Großschiffahrtsstraße ausgebaut. In Lyon ging es in den Rhône, wo uns Strömung und Mistral sehr rasch voranbrachten.

Im Unterlauf der Rhône wagten wir einen Abstecher in den Petit Rhône und auf den landschaftlich faszinierenden Canal du Rhône-à-Sète nach Aigues-Mortes und durch die Camargue. Zwischendurch wurden wir von weiteren - vermeidbaren - Kinderkrankheiten unseres Bootes überrascht. Dieselmotorenstoff in der Bilge, so stellte sich nach einiger Suche heraus, sickerte aus zwei Verschraubungen der Dieselleitung, die feine Haarrisse aufwies. Das Beschaffen von Ersatzteilen war nicht einfach und die Reparatur etwas zeitaufwändig. Auch zeigte sich in der offensichtlich bei der Montage beschädigten Wischwasserleitung ein feines Leck. Bei der Orientierung hal-

# Blue Yachting

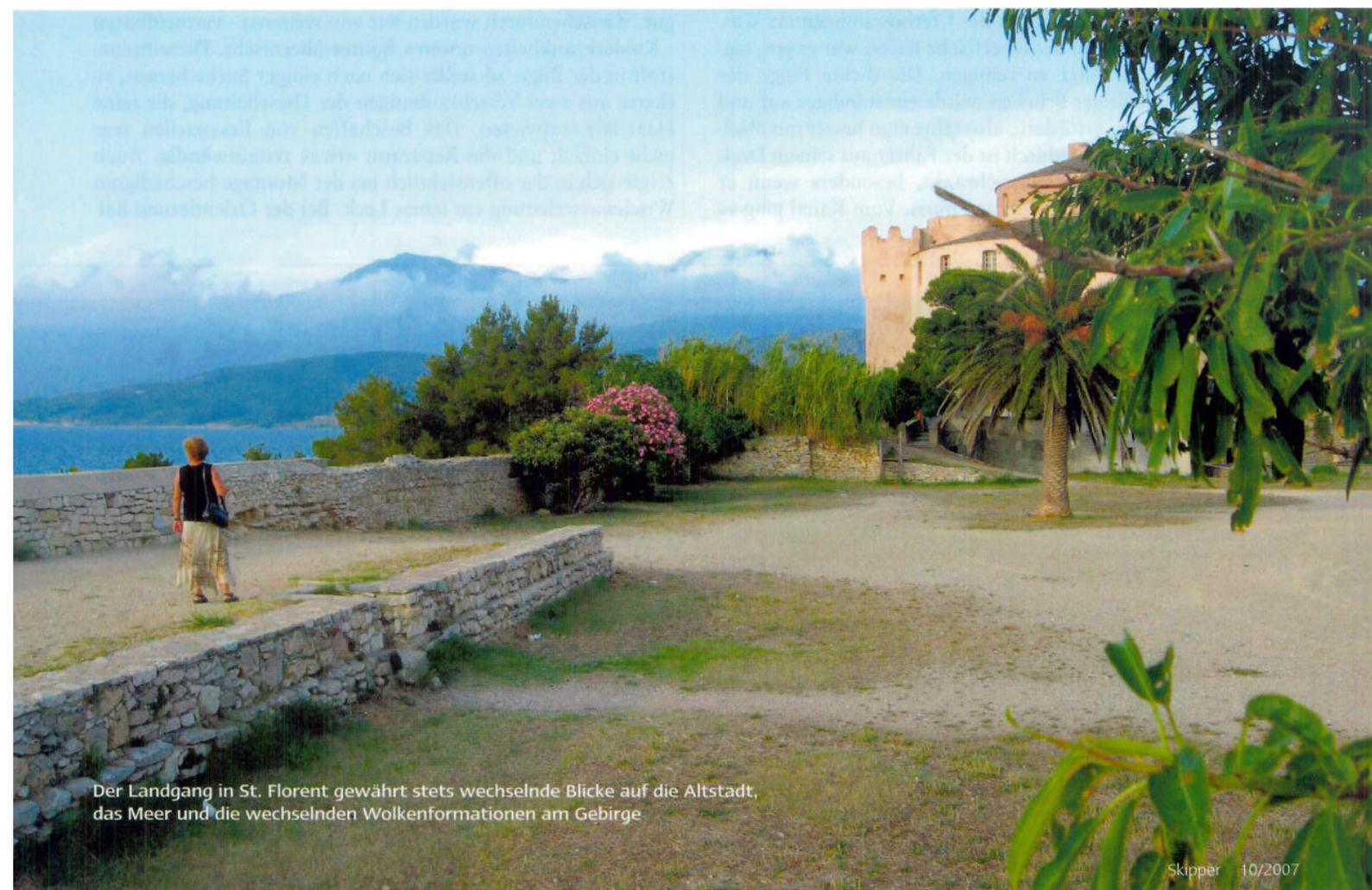
www.blue-yachting.de  
Bremen Tel. 0421-6398754

**Rodman**  
YACHT

**Rodman 41** - 45' - 3 Kabinen - 2 Bäder - 2 x Volvo IPS 500 - HANSEBOOT Hamburg Halle A4



Der Hafen von St. Florent auf Korsika bietet Schutz und jeden erdenklichen Service



Der Landgang in St. Florent gewährt stets wechselnde Blicke auf die Altstadt, das Meer und die wechselnden Wolkenformationen am Gebirge

fen nicht nur Gewässerkarten und Handbücher, sondern auch das Navigationsprogramm Waterguide, das wir auf einem Laptop mit angeschlossener GPS-Antenne mitführten. Das Programm arbeitet sehr genau und gibt viele wichtige Informationen zur Strecke, so auch über Häfen und Schleusen. Auch dort wo keine Flusskilometer vorhanden waren, wie beispielsweise auf den Kanälen, wussten wir immer exakt, wo wir waren. Leider stürzte das Programm mehrmals aus unerfindlichen Gründen ab und musste neu installiert werden.

Anlegemöglichkeiten gab es auf der Strecke zum Mittelmeer ausreichend. Auf den Flüssen waren die Abstände naturgemäß größer. Auf den Kanälen hat die Kanalverwaltung VNF (Voies Navigables de France) in unregelmäßigen Abständen Anlegemöglichkeiten geschaffen, die landschaftlich teils sehr schön liegen. Ab Port St. Louis bewegten wir uns in Küstengewässern ostwärts. Dies erforderte ein anderes Navigieren und Fahren als auf den Binnengewässern. Jetzt bestimmten die Wettervorhersagen die Fahrzeiten und -ziele. Die Möglichkeit zur Gleitfahrt vergrößerte den Radius der Tagesetappen beziehungsweise verkürzte die Fahrzeit bis zum nächsten Ziel. Wir mussten uns erst daran gewöhnen, dass ein Motorboot im Vergleich zum Segelboot mehr auf als im Wasser schwimmt und somit die Bewegungen der Oberfläche stärker mitnimmt. Dennoch kam keine Unsicherheit auf, wenn gelegentlich der Wind auf 6 Bft. auffrischte. Für Gleitfahrt ist Windstärke und See Null am schönsten. Aber bis zu Windstärke vier und Seegang drei war die Gleitfahrt unproblematisch. Bei stärkerer, insbesondere seitlicher See, bei der das Boot rollte, stellten wir hinterher Seewasser in der Bilge und im Sinkkasten der achterlichen Dusche fest. Das Woher konnten wir nicht eindeutig lokalisieren. Wir haben unsere Fahrweise entsprechend angepasst. Hier sehen wir aber die Werft noch im Obligo. Das Boot kommt beim Beschleunigen relativ schnell ins Gleiten und lässt sich mühelos fahren. Wenn an der Küste der Wind unerwartet stark auffrischte oder bei Bergfahrt auf der Rhône infolge Hochwasser und Mistral zwischen Brückenpfeilern starke Strömung und Wirbel auftraten, konnte man mit „Gas geben“ rasch eine sichere Zone erreichen.



Die zerklüftete Westküste Korsikas beschert imposante Panoramen



Am Ende des Tages versinkt die Sonne im Westen Korsikas im Mittelmeer

## Klein.

Die kleinste Satellitenantenne auf dem Markt – nur 38 cm Durchmesser. Ideal für kleine Boote.

## Stylish.

Attraktives Design – passend für alle Boote.



## Empfangsstarke.

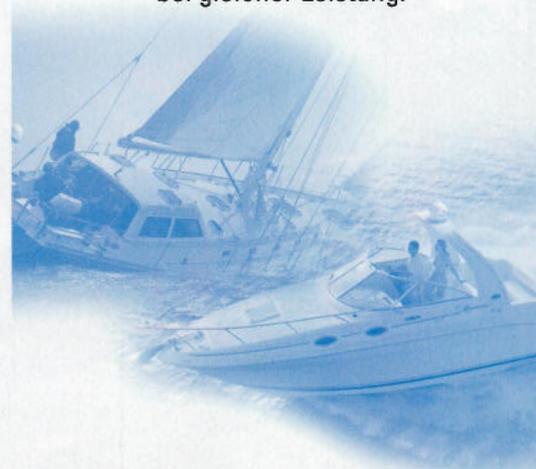
Die Empfangsleistung ist mit den 45 cm Antennensystemen vergleichbar.

## Einfach.

Einfache Bedienung und reibungsloser Betrieb.

## Die Revolution: KVH TracVison® M3

Maximaler Satellitenempfang mit dem kleinsten Produkt von KVH.  
40% weniger Volumen als 45 cm Antennen bei gleicher Leistung.



**KVH**  
*Keeping Track of Your World*

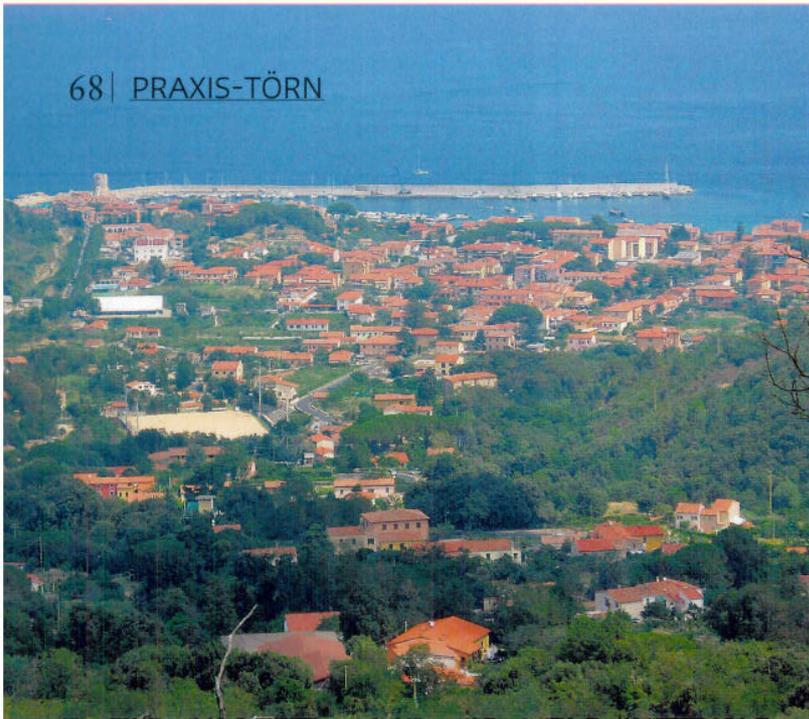


B1. OG. 02

hanseboot

2. Polderweg 18 · 26723 Emden  
Tel. 0 49 21/80 08 88  
info@nordwest-funk.de  
www.nordwest-funk.de

**NWF**  
nordwest-funk



Lohn des Aufstiegs: Blick auf die Marina di Campo auf Elba



Landung per Beiboot: Vor Anker im Golfo della Lacona auf Elba

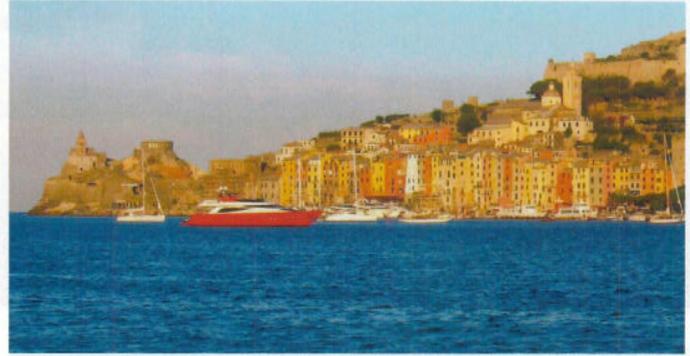
Rio Maggiore: Die Städtchen der Cinque Terra kleben wie Vogelneester an der Steilküste



## Elektronische Helfer

Bei längeren Strecken übers offene Wasser kam schon mal der Gedanke, was ist, wenn der Motor ausfällt? Eine zweite Maschine wäre da beruhigend. Der Yanmar-Diesel erwies sich jedoch in jeder Situation als absolut zuverlässig. Auf lange Strecken bewährte sich der Autopilot, der zusammen mit dem Kartenplotter ein fantastisch genaues Fahren ermöglichte. Auf dem Laptop lief zusätzlich die Navigationssoftware von Fugawi, die mit den geladenen Seekarten eine bessere Übersichtlichkeit für das befahrene Revier bot.

Im Golf von Fos, vor Toulon, vor La Spezia, im Golf von Genua und vor Viareggio erwies sich auch bei guter Sicht am Tage das Radargerät als sehr nützlich. Dort herrscht teilweise ein reger Dickschiffverkehr. Mit bloßem Auge ist oft nicht auszumachen, welches der Schiffe auf Reede liegt und welches gerade den Hafen ansteuert. Ein Supercargo, der sich aus größerer Entfernung gesehen kaum zu bewegen scheint, zeigt auf nahe Distanz doch eine nicht zu unterschätzende Geschwindigkeit. Schnell kann man da auf Kollisionskurs kommen. Die Juli- und Augusttage an der italienischen Küste, auf Korsika und Elba waren zumeist sehr heiß und oft schwül. Bei Wassertemperaturen an einzelnen Liegeplätzen von bis zu 30° C konnte das Schiff selbst nachts nicht abkühlen. Der abendliche Betrieb der Klimaanlage für zwei bis drei Stunden schaffte eine ange-



Auch in Porto Venere an der italienischen Küste lohnt ein Stopp

nehme Atmosphäre im Schiff, indem die Luftfeuchtigkeit und die Temperatur für einen guten Schlaf abgesenkt wurden.

Am Ende der viermonatigen Reise haben wir nicht nur das Erlebte sondern natürlich auch die Erfahrungen mit dem Boot bilanziert. Wir haben rund 5000 km in 435 Fahrtstunden zurückgelegt. Etwa ein Zehntel davon in Gleitfahrt mit 3000 bis 3100 min<sup>-1</sup>. Der Durchschnittsverbrauch lag hier bei 30 l/h, was uns im Vergleich mit Booten gleicher Größe recht sparsam erscheint. Bei einer Marschfahrt von im Schnitt 1600 min<sup>-1</sup> benötigten wir etwa 6 l/h, das ergibt einen durchschnittlichen Gesamtverbrauch von 8,4 l/h.



# PEDRO BOAT...

## A choice for life

Pedro Bora 43'



Pedro 32' OK / AK, Pedro 37'



- > Mehr als 30 Jahre Erfahrung
- > Alles in eigener Regie.
- > Weltweite Lieferung.
- > Auch für Gebrauchtboote die richtige Adresse

- > 12 Modelle von 9,10 bis 13,35 m Länge.
- > Unvergleichliche 5-Jahre-Garantie
- > Bestes Preis-/Qualitätsverhältnis
- > Optimaler Service

Pedro Donky 30', 34' en 37'



Pedro Marin 30'



Pedro Skiron 35'



Auf unserer Internetseite  
**www.pedro-boat.nl**  
 finden Sie mehrere Informationen  
 über unsere neuen und  
 gebrauchten Boote

Pedro Levante 44'

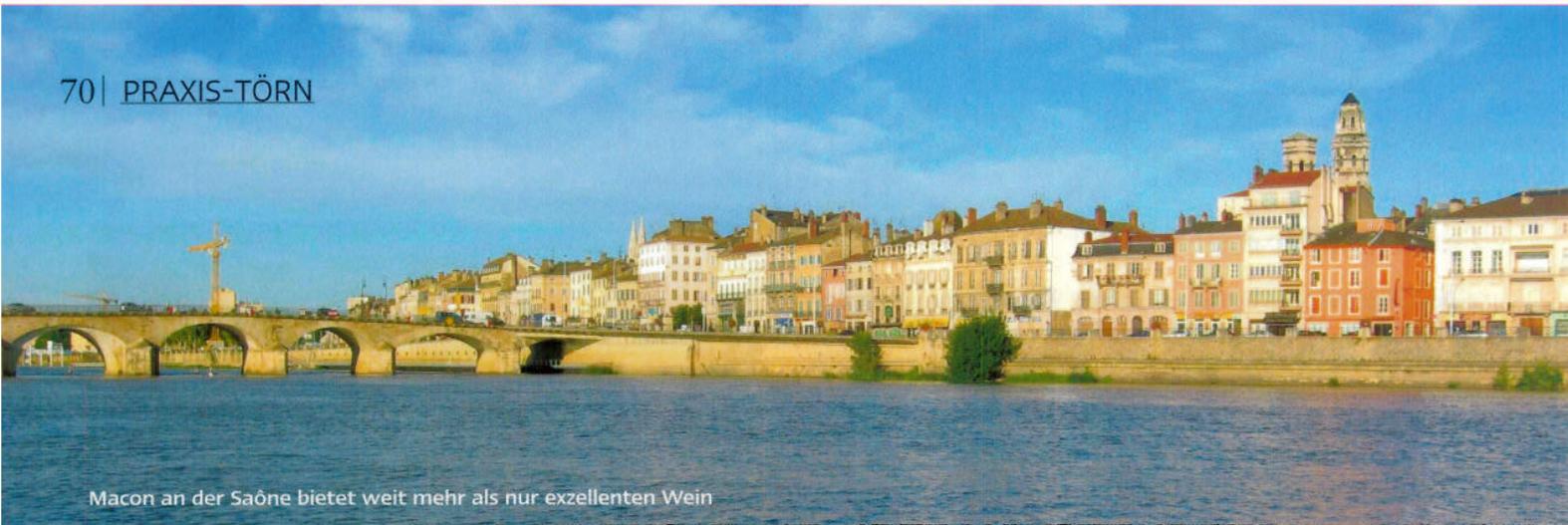


Pedro-Boat bv.  
 W.A. Scholtenweg 94  
 NL-9636 BT Zuidbroek Holland

Tel.: 0031 598 45 17 63  
 Fax: 0031 598 45 13 38  
 E-mail: info@pedro-boat.nl

hanseboot  
 Halle A3  
 Stand 304

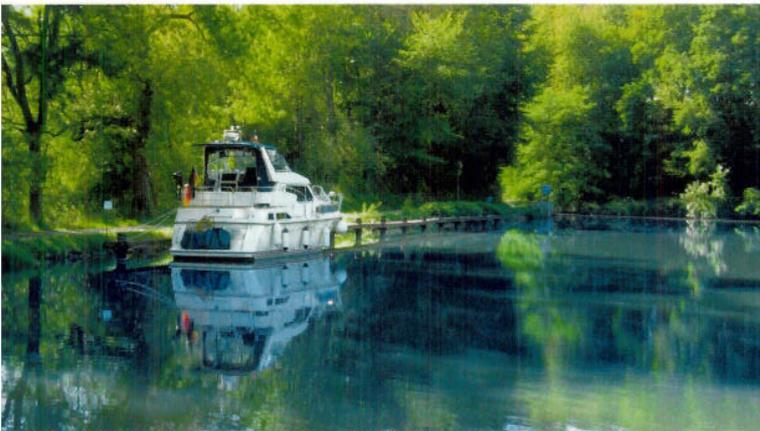
**PEDRO PEDRO BOAT**  
 a choice for life



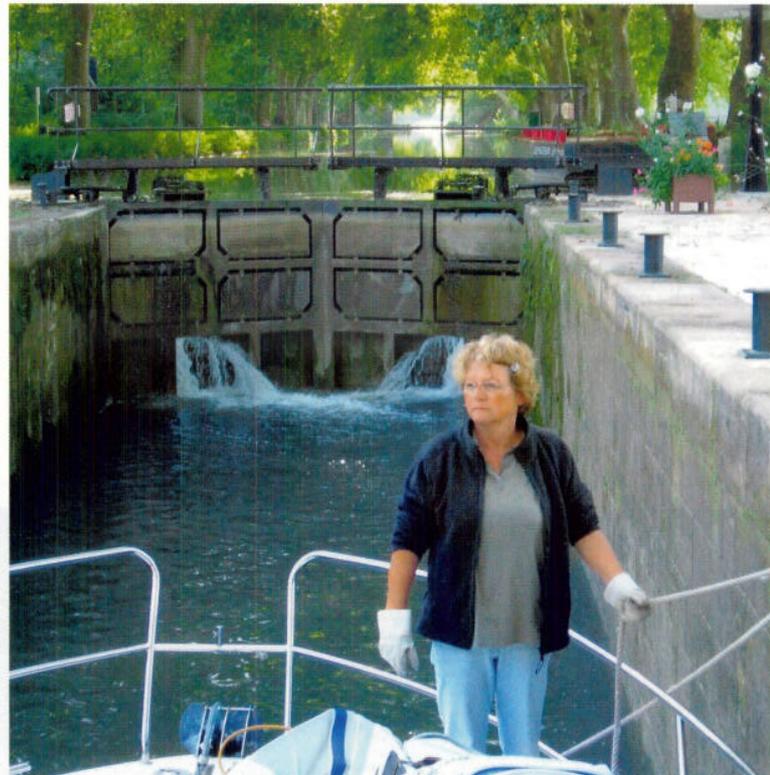
Macon an der Saône bietet weit mehr als nur exzellenten Wein



Der Papstpalast in Avignon ist bereits von weitem sichtbar



Ruhiger Liegeplatz an der Schleuse von Allenjoie



Nach Dôle verläuft der Rhein-Rhône-Kanal im Bett des Doubs

## Gesammelte Erfahrungen

Die ETAP 1100 bietet für zwei Personen auch für eine mehrmonatige Reise viel Innen- und Stauraum sowie Komfort. Selbst als wir während 10 Tagen zu viert an Bord waren, kam kein Gefühl der Enge auf. Die Küche mit ihrem dreiflammigen Elektro-Ceranherd (kein Gas an Bord!) erlaubt die Zubereitung sogar recht aufwändiger Mahlzeiten. Die Kajüten bieten ausreichend Raum und verfügen über bequeme Betten bzw. Kojen. Zwei Nasszellen sind kein Luxus, wenn man zu viert an Bord weilt. Der Generator macht von einer Landstromversorgung unabhängig und erlaubt, auch einmal für einige Tage in der freien Natur anzulegen oder zu ankern.

Das Boot ist sehr übersichtlich und lässt sich gut fahren. Auch bei engen Platzverhältnissen ist es gut zu manövrieren. Die Unsinkbarkeit gibt ein gutes Gefühl. Die Technik ist zuverlässig und lässt sich gut warten, der Motorraum ist von drei Seiten sehr gut zugänglich. Die Maschine läuft rund und zuverlässig, ist wirtschaftlich und gut schallisoliert. Unvergessen

bleibt jener Hafenmeister, der uns beim Anlegen in einem der französischen Mittelmeerhafen half: Mit einer spöttischen Anspielung auf die meist mit röhrenden Maschinen einlaufenden Yachten fragte er uns, ob wir denn einen Elektromotor hätten. Schöner kann man diese umweltfreundliche Eigenschaft der ETAP 1100 nicht beschreiben. Auf Korsika wurden wir vom WWF auf seine Bemühungen hingewiesen, die dortige Delphinpopulation zu erhalten: Die hohe Dichte an lauten Motorbooten scheint die Delphine zu vertreiben. Nachzubessern bleiben dagegen die Scheibenwischer, die nur einen unzureichenden Teil der Windschutzscheibe freihalten, so dass bei starkem Regen oder Gischt die Sicht nicht ausreichend ist. Für Mitfahrer wäre eine erhöhte Sitzgelegenheit wünschenswert, die ihnen während der Fahrt einen Blick voraus über die Kajüte ermöglicht. Eine Persenning die das gesamte Achterdeck überspannt, würde eine Nutzung des gesamten Achterdecks erlauben. Die ETAP 1100 eignet sich nach unserer Erfahrung bestens fürs Wasserwandern über längere Strecken und Zeiten auf Binnengewässern genauso wie im Küstenbereich.