

2008 - Lelystad bis Port St.Louis - Teil 1- (in Deutsch)

Do 5.6.2008

Endlich kommen wir weg, der Ersatz für den im Hourtibhaven in Lelystad gestohlenen AB Motor ist gestern endlich gekommen.

Bei regnerischem und kalten Wetter nehmen wir bei der Kettelbrug Abschied vom Ijsselsee, vielleicht für immer.

Anfangs ist es für uns ganz aufregend, zum ersten mal einen Kanal bzw. Flußlauf entlang zu fahren, bald wird das aber langweilig, der Fluß, die Ijssel, ist zu beiden Seiten "reguliert", begradigt, zumindest meist, was soviel heißt, daß das Naturbelassene fehlt. Die starke Strömung überrascht uns, dazu kommt noch der Wellenschlag der großen Frachter, die zeitweise wie aufgefädelt daher kommen oder einen überholen, man kann das Ruder keine Sekunde aus der Hand geben, auch gibt's kaum Möglichkeiten irgendwo anzulegen oder festzumachen. Wir werden durch das Motoren irgendwann müde, dabei liegen noch mehr als 1000 km Kanäle vor uns, und tasten uns in einen Seitenkanal in HATTEN (bei km 977,6). In den dortigen Sportboothafen trauen wir und nicht, wir finden ihn zu eng, es liegen dort nur schicke kleine Motorboote, vermutlich die meisten mit Bugstrahlruder, aber davor gibt's eine Anlegestelle für Penichen. Kurzerhand versuchen wir dort unser Glück und machen fest. Eine davor liegende Peniche würde uns erlauben, bei ihr seitlich festzumachen, sollten wir unseren Platz frei machen müssen.

Der Ort selbst ist wert für einen Rundgang, historisches Zentrum.

Fr 6.6.2008

Wir wollen im "Jachthaven" Terwolde haltmachen oder sogar übernachten (bei km 951,8), ist zwar ein riesiger Campingplatz aber nichts hatte offen, kein Restaurant, Rezeption war geschlossen, der Hafen selbst ist weder für ein 10 m Boot noch für die von 1,8 m Tiefe geeignet, wir hatten einige Probleme hinein und hinaus zu kommen, es ging gerade. Die Molen selbst sind alle für 5 m Sportboote ausgerichtet.

Bis ZUTPHEN, bei Strom km 930, Wassersportvereinigung "De Maars", unfreundlicher Hafenmeister, dürfte etwas gegen Ausländer haben.

Sa 7.6.2008

Gleich hinter der Hafenausfahrt, noch in ZUTPHEN gibt es eine Bunkerstation, wir tanken und kaufen eine neue Gasflasche. Erstaunt stellen wir fest, daß wir nur knapp 2,9 l Diesel pro Stunde verbrauchen.

Wir fahren weiter bis RHEDERLOOG, ein offenbar ehemaliger riesiger Baggersee, welcher als Freizeitpark mit Anbindung ans Ijsselsee umfunktioniert ist, wir ankern seitlich.

So 8.6.2008

Wir bleiben in Rhederloog, es ist für holländische Verhältnisse glühend heiß. Um uns tausende Badegäste und Fischer und hunderte kleine Freizeitboote.

Mo 9.6.2008

Starke Strömung, durchschnittlich kommen wir nur mit 2,8 ktn vorwärts, zeitweise sind es nur 2,1 ktn.

Wir wollen in den Got van Moorlag/Pammerdenskanal, bei km 874, da wir uns die anstrengende Fahrt auf dem Rhein Stück für den nächsten Tag aufheben wollen. Lt. Karte Tiefe von 2,3m, also ginge gerade, tatsächlich stecken wir in der Einfahrt bei 1,5 m im Schlamm und kommen nur mit Mühe frei, es sollte nicht das letzte mal gewesen sein. Also müssen wir weiter, es gibt sonst weit und breit keine Anlegemöglichkeit und zurück nach Arnheim wollten wir nicht.

Die Strömung auf dem Rhein ist gewaltig wir treiben mehr als fahren mit 9 ktn, zu beiden Seiten viel Schiffsverkehr, mit einem deutschen Frachter unterhalten wir uns eine zeitlang über Funk

Nach rund 22 km auf dem Rhein, hinter Nijmegen, biegen wir trotz Strömung problemlos in den Maas-Waal-Kanal ein, glücklicherweise kommt gerade in dem Augenblick kein Schiff entgegen, der Hub der Oosterlijke Sluis ist kaum bemerkbar. Es ist dies unsere erste Schleuse von wahrscheinlich rund 200. Die nächste Schleuse "Sluis Heumen" ist offen, wir können durchfahren.

Die Schleusen in NL sind alle über Funk erreichbar und antworten in Deutsch oder Englisch, im Gegensatz zu denen in Belgien, die bis auf die erste Schleuse gleich hinter Maastricht überhaupt nicht antworten. Ich nehme vorweg, die Schleusen in Frankreich ab MARCON geben zu erkennen, daß sie den Funk hören aber nicht Deutsch oder Englisch sprechen, oberhalb von MARCON gibt's keine Reaktion, es dürfte dort der Funk gar nicht mehr in Betrieb sein und man auf Mobiltelefone umgestellt haben, jedenfalls sind in den neuesten Info-Blättern der VNF nur mehr Telefonnummern angegeben.

Die Fließgeschwindigkeit ist jetzt viel geringer, es ist angenehm zu steuern, im Gegensatz zu dem Bisherigen auf der Ijssel und vor allem auf dem Rhein, welches eine Tortur war.

Wir suchen den erst möglichen Anker- oder Liegeplatz und finden in im "Paesplatz", einem Industriehafen im südlichen Teil und einem Jachthafen im nördlichen Teil, allerdings ist auf der Karte die Einfahrt in diesen als "undiep" vermerkt, wir trauen uns daher nicht hinein (es liegen dort nur kleine Sportboote und ein oder zwei sehr flache größere) und ankern davor seitlich - **wir ankern übrigens immer, das gilt für alle Ankermanöver auf der gesamten Tour, mit Bug und Heckanker.**

Der Platz ist optisch nicht schlecht, allerdings Lärm die ganze Nacht von der nahen Industrie.

Di 10.6.2008

Irgendwas mit dem Strom stimmt nicht, obwohl wir jeden Tag motoren und die Batterien allein dadurch geladen sein müssten, werden sie aber offensichtlich nur mit den Solarpanels oder dem Windgenerator geladen. Das Ladekabel von der Lichtmaschine ist glatt abgerissen ! unglaublich. Ich flicke es provisorisch.

Wir wollen in den Hafen in VENLO, welcher sich als viel zu klein für uns herausstellt, wir fahren daher 2,5 km zurück in den Vereinshafen "MV DE MAAS", in den wir uns hineintasten und am äußersten

Schwimmsteg einen Platz finden. Der Hafenmeister ist ein Unikum, wir haben bisher noch nie einen so freundlichen und liebenswerten Hafenmeister angetroffen, auch sonst ist die Atmosphäre im Hafen mehr als nur sehr angenehm. Für € 10,- Liegegebühr gibt es Duschen, Wasser, Strom, gratis WLAN, Waschmaschine und Trockner, ein gutes und nicht zu teures Restaurant, getrübt wird alles nur durch den Lärm der nicht allzu entfernten Autobahnbrücke.

Ich will mit meinem Notebook ins WLAN und schließe mein Stromkabel von 12 V auf 19 V an (Adapter für Autos, ich ziehe das vor, anstelle der 220 V Stromversorgung). Aber das Kabel fängt zu brennen an (!), sodaß ich es abziehe und einfach ins Wasser werfe. Erst Wochen später in Marcon kann ich einen Ersatz kaufen.

Der Hafenmeister kann mir auch einen Laden nennen, in dem ich die Teile für meine Lichtmaschine finde. Er erklärt uns auch, daß nur wenige Meter weiter in den Hafen die Wassertiefe nur mehr 1,6 m und weniger beträgt. Also wir werden auch hinkünftig immer außen bleiben.

Mi 11.6.2008

Da in der Nähe des Hafens keine Einkaufsmöglichkeit für Lebensmittel besteht, fahren wir weiter zu der Anlegestelle "Blerik" in Venlo gleich hinter der Brücke. Jemand im Jachthafen meinte, wir müssten da hineinkommen können und Geschäfte hätten wir nur 100 m entfernt. Also wir fahren in die Einbuchtung hinein, allerdings bohren wir uns bei 1,5 m Wassertiefe in den Schlamm und stecken fest. Wären wir außen an der Mole geblieben, wäre es wegen des Schiffsverkehrs viel zu unruhig gewesen, nahezu unmöglich.

Wir finden tatsächlich nur wenige Meter dahinter alle Geschäfte, Internet in der städt. Bücherei (wie meist in NL).

Das Übernachten ist zwar dort verboten, aber solange uns niemand vertreibt, wollen wir bleiben, wir können ja das Holländische nicht lesen -außerdem stecken wir ja. Die Nacht ist angenehm und ruhig.

Do 12.6.2008

Mit dem Motor allein kommen wir nicht aus dem Schlamm. Ich befestige daher die 35 m lange Ankerleine an der gegenüberliegenden Mole und nur mit Mühe können wir uns nach einer Stunde herausarbeiten, bzw. herausziehen.

Sobald das geschehen ist, setzt strömender Regen ein, der den ganzen Tag nicht aufhört, keine angenehme Sache draußen an der Pinne im Regen zu stehen.

Wir fahren bis "Polderveld", in der Nähe des Beginns des Juliana Kanals, auch ein Freizeitgelände, nur heute an diesem Wochentag und noch dazu bei Regen sind wir allein, ausreichend tief, bis zu 37 m, was uns überrascht, wir ankern sehr idyllisch auf 5 m.

Fr 13.6.2008

Wir fahren weiter durch den Juliana Kanal, die Maas selbst ist in diesem Bereich nicht befahrbar. Ist zwar schnurgerade aber doch nicht ganz so langweilig wie sonst in NL.

Maastricht lassen wir aus, irgendwie habe ich (noch) den Drang, rasch weiter zu kommen. Wir ankern im "Eijsden-Recreation Center", ebenfalls einer seitlichen Ausbuchtung für Freizeit Zwecke, auch hier müssen wir uns hineintasten, zeitweise haben wir nur 10 cm unter dem Kiel, als es wieder etwas mehr werden, lasse ich einfach die Anker fallen, obwohl wir uns praktisch in der Mitte des "Sees" befinden,

Lt. Karte wäre die Einfahrt 4 m, tatsächlich sind es aber nur 2,8 m gewesen, und wir ankern dann schließlich auf 2,5 m (und unser Lot ist sehr genau).

Wie wir feststellen, dürfte unser Liegeplatz genau auf der NL-B Grenze liegen, vielleicht sind wir sogar mit dem Bug in B und mit dem Heck noch in NL. Wenn es nicht auf der Karte eingezeichnet wäre, merkt man von der Grenze nichts. (Ich bin sowieso ein Fan der europäischen Einigung, trotz aller Unzulänglichkeiten,aber das ist eine andere Sache.

Bis jetzt haben wir 183 sm zurückgelegt und 7 Schleusen.

Sa 14.6.2008

Gleich hinter der Grenze NL/B ist die Schleuse "Lenaye", ist übrigens die einzige Schleuse in B die über Funk reagiert, die übrigen antworten nicht, obwohl in der Karte Kanäle eingetragen sind, ob es nur an unserem fehlenden Französisch liegt, wissen wir nicht. Einmal warten wir mehr als eine Stunde vor einer geschlossenen Schleuse, und bekommen auf unsere Frage absolut keine Antwort.

Nach der Schließung geht das Tor nicht auf, man verlangt Bootspapiere zu sehen und Führerschein, alles läuft korrekt ab, wir finden aber nicht sehr freundlich, zumindest ohne jegliches Lächeln. Es wird sogar ein Protokoll ausgefertigt.

Die Ufer zu beiden Seiten sind für unsere Begriffe "scheußlich", gesäumt von Industrie, vielfach Eisen- und Stahlindustrie, ein Atomkraftwerk, nur die Fahrt durch Lüttich ist sehr reizvoll.

Wir sind übrigens jetzt mit fast 6 ktn unterwegs, also bedeutend schneller als auf der Ijssel. Das seitliche Festmachen ist in B fast nirgends ein Problem, fast immer findet man eine Stelle, wo man seitlich anlegen kann, so setzt vor Lüttich wieder einmal sehr heftiger Regen ein, es schüttet wieder einmal, wir legen einfach seitlich an und setzen nach dem Wolkenbruch unsere Fahrt fort. Beim Ausfahren aus der nächsten Schleuse höre ich ein heftiges Klopfen im Motor, welches noch nie zu hören war, wenn ich auf Leerlauf schalte ist es weg, ich bin sehr unruhig, wir legen gleich hinter einem Wasserskiklub an, welcher in einer ehemaligen Schleuse ist, die sich gleich hinter der soeben passierten befindet.

Im Klub läßt man uns duschen, allerdings ins Klublokal, in das wir gerne gegangen wären, weil in der Nähe sich absolut kein Lokal befindet, läßt man uns nicht, da will man unter sich bleiben. Na ja, auch gut.

So 15.6.2008

Ich kontrolliere den Motor, räume sogar die ganze vollgeräumte Gästekoje aus, um zur Welle zu kommen, finde nicht die Ursache des gestrigen Klopfens, welches heute übrigens nicht da ist, allerdings finde ich, daß aus dem Kühlwasserschlauch vor dem Krümmer Wasser austritt, nachdem ich die Schraube der Schlauchschelle anziehe und eine zusätzliche befestige, legt sich aber auch das, aber dennoch, der Schlauch muß irgendwann ausgetauscht werden.

Bei der ersten Schleuse des Tages ist ein dicker Brummer vor uns, wir trauen uns anfangs da nicht mehr zusätzlich hinein, ein NL Riverboot, nimmt uns jedoch die Angst und wir machen seitlich an diesem fest. Wir bleiben mit diesem übrigens auch noch ein weiteres Stück zusammen.

Die Strecke ist weiterhin häßlich, nur Industrie zu beiden Seiten. Die Durchfahrt durch NAMUR ist wunderschön, wir haben allerdings noch immer den Drang weiterzukommen und machen daher nicht fest.

Bei der Schleuse in Namur wird uns ein Zettel in die Hand gedrückt, in dem die Funkkanäle und die Telefonnummern der Schleusen für den Rest der belgischen Strecke verzeichnet sind, aber wie schon gesagt, über Funk gab's nie eine Antwort, über Telefon haben wir es nicht versucht.

Ab jetzt ist die Landschaft wirklich sehr schön, geradezu liebenswert. Wir haben diesen Abschnitt bis zur französischen Grenze wirklich genossen, vielleicht war es der für uns schönste der gesamten Reise, allein schon weil er wegen unseres Tiefgangproblems stressfrei verlief.

Allerdings sind die Uferwände jetzt meist nur mehr schräg, sodaß ein Festmachen nicht mehr so leicht und überall möglich ist.

Wir haben festgemacht am Gemeindesteg in "PETIT HULLE" bei km 36,3.

Ausgezeichnet und nicht überteuert im "Eggo" wenige Meter davor gegessen.

Bäcker und kleinen Laden gibt es, der Ort ist ganz nett, aber am Abend mehr oder weniger tot, die Apartmenthäuser dürften eher Ferienwohnungen sein.

Mo 16.6.2008

Die Nacht war eiskalt, wir haben in die Früh sogar die Heizung im Boot anhaben müssen, über dem Fluß lag Nebel, der sich aber bald auflöste.

Da es Mitten im Ort eine Tankstelle gab, etwa 200 m vom Boot entfernt, wollte ich einige Kanister Diesel nachfüllen. Allerdings meine Kreditkarte nimmt der Automat nicht, vielleicht kann ich auch die Anleitung zu wenig lesen. Es steht angeschrieben, daß ab 9 Uhr die Tankstelle mit Personal besetzt ist, allerdings ist um 9 Uhr 30 noch immer niemand da, sodaß wir einfach weiter fahren.

Problemlos bewältigen wir die restlichen 8 belgischen Schleusen, wenige Meter hinter der belgischen/französischen Grenze, welche wiederum nur auf der Karte sichtbar ist, ist vor GIVET die erste französische Schleuse Nr. 59, wir sind also jetzt auf dem Kanal de Est, Branche Nord.

Man ist sehr freundlich, versteht sogar ein paar Worte Englisch, kontrolliert unsere Papiere, wir zahlen € 93,50 für 30 Tage Kanalbenützung.

2 km hinter der Schleuse ist eine Brücke, auf der gross die Durchfahrshöhe mit 3,5 m angeschrieben ist. Nachdem wir noch den Mast mit dem Windgenerator montiert haben, fahre ich rechts ran in die Ausbuchtung, nachdem bisher die Wassertiefe bei 3,5m lang, nichtsahnend daß es seitlich nur 1,6m sind und ich das nicht bemerke. Also ich stecke wieder einmal fest. Nach Legen des Windgenerator Mastes arbeite ich mich mühsam, teilweise mit Hilfe des Ankers, den ich in die Fahrrinne werfe, heraus. Ich hätte auf ein vorbeikommendes Boot gewartet, um mich herauszuziehen, aber in mehr als einer Stunde kommt keines vorbei, so blieb mir nichts anderes übrig.

Wir waren erschöpft und hatten in Givet genug. Angelegt haben wir stb. an dem für Berufsschiffe bestimmten Kai, welcher leer war, außerdem waren die Schwimmstege auf der für Freizeitboote gegenüberliegenden Anlegestelle viel zu klein für uns.

Givet ist nicht unhübsch, allerdings viele Lokale/Geschäfte leerstehend (Globalisierung, Landflucht?).

Bis jetzt zurückgelegt 225,2 sm, 17 Schleusen.

Di 17.6.2008

Wir wollen in GIVET tanken, nahe der in der Karte eingezeichneten Tankstelle gibt es keine Anlegemöglichkeit, von unserem Kai wäre sie mehr als 1 km entfernt, also lassen wir es.

Wasser können wir aber an dem Bootsplatz nachfüllen, an dem wir provisorisch anlegen.

Der Tunnel hinter Givet (einer von den vier auf der Strecke) ist ganz ok, aber weder besonders aufregend oder beängstigend, wie wir in anderen Berichten gelesen haben.

Gleich hinter REVIN und dem kurzen ca. 200m langen Tunnel soll eine Anlegestelle sein, wir sehen aber keine, vielmehr vor uns eine weitere Schleuse, als fahren wir ein kurzes Stück zurück um sie zu finden, aber wir finden sie trotzdem nicht, und mittlerweile ist die Schleuse um 19 Uhr 30 zu, also ankern wir seitlich am Fluß bei km 45,5.

Wie wir erst später herausfinden, sind die Betriebszeiten der Schleusen von 9 Uhr bis 18 oder 19 Uhr wochentags, so genau dürfte das nicht feststehen, am Sonntag kürzer - ganz im Gegensatz zu den Angaben in der Karte.

Mi 18.6.2008

Nach Schleuse 47 sind wir im Schlamm stecken geblieben, ein Niederländer zog uns heraus, ein deutsches Mobo wollte nicht, na auch gut.

In Schleuse 46 hatten wir eine verbale Auseinandersetzung mit einer langen NL-Wohnpeniche, welche hinter uns daher kam und welcher wir angeblich nicht genügend Platz gelassen hätten. Wir lassen sie daher nach der Schleusung vorbei. Bei Schleuse 46 wollen wir hinter denen einfahren, sich machen jedoch zu - und die Schleuse geht nicht mehr auf, offenbar haben sie die Stoppstange gezogen. Wir warten ankernd rund eine Stunde, bis die Leute von VNF die Schleuse wieder in Betrieb nehmen.

Wir erreichen gerade noch vor Betriebsschluss CHARLEVILLE-MEZIER. In der Karte ist eine Anlegestelle angegeben, aber es ist ein toller Jachthafen, bei dessen Einfahrt sogar ganz groß die Wassertiefe von 3 m angeschrieben ist. Der Hafen ist toll, dürfte ganz neu sein, wenig Boote, Wasser, Strom, Duschen frei, € 11,- pro Boot und Nacht. Waschmaschine € 2,--, Trockner € 2,--, WLAN wäre gratis, aber ich habe ja derzeit kein Stromkabel.

Der Ort ist ganz nett, aber ob es tatsächlich der schönste Stadtplatz Europas ist, darüber ließe sich diskutieren.

Nachdem wir tanken müssen nehme ich den Fußmarsch zu der rund 1,5 km Tankstelle insgesamt 4 mal auf mich, aber ich habe ja Kanister und Trolley.

Bisher zurückgelegt 266,6 sm und 23 Schleusen.

Do 19.6.2008 + Fr 20.6.2008

Wir bleiben, der Hafen ist mehr als nur schön und gepflegt, die Stadt ganz nett.

Sa 21.6.2008

Wir waren um 6 Uhr 30 vor der ersten Schleuse, praktisch noch im Ort, wollten heute "Strecke machen", aber wir wussten zu dem Zeitpunkt noch nicht, daß im Gegensatz zu den Angaben in der Karte die Schleusen nicht um 6 Uhr 30 sondern erst um 9 Uhr öffnen. Also mussten wir bis dahin vor der Schleuse ankern.

Hinter der Ausfahrt der Schleuse 38 stecken wir im Schlamm, trotz Mitte Fahrrinne, das Lot zeigt 1,4 m Wassertiefe. Wir warten mehr als drei Stunden, hoffen daß uns ein Boot herausziehen kann, aber es kommt keines. Plötzlich sehen uns Kinder am Ufer, denen machen wir verständlich, daß wir festsitzen,

die Kinder verständigen die Eltern, diese lassen uns wissen, daß sie "telefonieren" werden. Nach 20 Minuten kommt die die Feuerwehr mit Blaulicht und Folgetonhorn angefahren, in der Meinung wir hätten Leck geschlagen und will uns auspumpen. Wir machen aber verständlich, daß das nicht der Fall ist, wir müssen nur aus dem Schlamm herausgezogen werden. Sie wollen ihr Boot holen. Tatsächlich sehen wir sie nach einer weitem Stunde mit einem kleinen Motorboot in der Ferne daherkommen, gleichzeitig kommt aber von oben ein NL Sportboot und ist praktisch Sekunden früher bei uns und zieht und problemlos heraus. Wir danken den Kindern und der Feuerwehr für ihre Mühe.

Bei der nächsten Schleuse erwartet uns Mr. Humbert vom VNF in ausgezeichnetem Englisch und will wissen, wo das passiert ist, er könne es kaum glauben an dieser Stelle, man will etwas unternehmen. **Wir haben allerdings auf der gesamten Strecke auf den vielen hunderten Kilometern nie irgendwelche Kanalarbeiten gesehen.**

Nachdem es schon 17 Uhr ist und wir die nächste Schleuse nicht vor dem Betriebsschluss um 18 Uhr erreichen würden, rät uns Herr Humbert, direkt in der Schleusenausfahrt festzumachen, was wir auch tun.

Sa 22.6.2008

Wir fahren um Punkt 8 Uhr weg, wollen bei der nächsten Schleuse bei Betriebsbeginn um 9 Uhr sein. Die Tore beginnen sich zu öffnen und bleiben in der Mitte stecken, 2 rote Lichter: defekt. Wir telefonieren Herrn Humbert an, der uns seine Handy Nummer gegeben hatte, ein Service Mann von VNF kommt, um 9 Uhr 45 kommen wir weiter.

Die Weiterfahrt erfolgt problemlos, bis dann plötzlich vor DUN-SUR MEUSE heftige Gewitterwolken aufziehen, gerade noch rechtzeitig vor Einsetzen des Regens läßt und eine riesige NL- Wohnpeniche ROSA seitlich festmachen. Der Anlegeplatz ist von der Gemeinde, es gibt Wasser und Strom und eine Dusche, wir zahlen € 7,--.

Nach dem Gewitter, ich bin gerade auf dem Weg zur Dusche, stehen fünf uniformierte Polizisten, sowie uniformierter Zoll am Steg. Man kontrolliert die Papiere und besonders aber den Treibstoff aller dort liegenden etwa 10 Boote. Angeblich ist es seit 1.Jänner verboten, mit belgischem verbilligten Treibstoff nach Frankreich zu fahren. Wir liegen aber so verdeckt hinter der ROSA, daß man uns übersieht. Im übrigen hätten wir aber nichts zu verbergen gehabt, wir haben keinen verbilligten Treibstoff und unsere Papiere sind in Ordnung.

Der Ort wirkt bescheiden, ärmlich, aber ganz nett.
Insgesamt 311,5 sm und 41 Schleusen.

Mo 23.6.2008

In DUN-SUR-MEUSE gibt es kurz vor dem Anlegeplatz auch eine der ganz wenigen Tankstellen direkt im Kanal, die Bedienung kann über eine Sprechanlage angefordert werden und kommt dann auch nach einer halben Stunde. Wir tanken hier voll.

Auf einmal sind jetzt die Schleusen nicht mehr automatisch, also nicht mit Fernbedienung zu steuern, vielmehr sind die Schleusenwärter alle Studenten, meist Studentinnen, mit denen sich teilweise sehr nett und gut auf Englisch plaudern läßt.

Sonst erfolgt ja die Schleusenbedienung mittels einer Fernbedienung wobei die Erfassung schon rund 100 m vor der Empfangsstation funktioniert, welche wiederum rund 200 m vor der Schleuse ist.

Jede Schleuse ist anders, einmal ist die Bedienstange für die Auslösung des Schleusenvorgangs links, dann wieder rechts, einmal sind die Poller so angeordnet, ein anderes mal anders, es gibt

keine Regelmäßigkeit, genau so wie die Angaben der Karte, ob eine Schleuse bedient wird oder automatisch ist, nicht überall stimmen, man muß sich also vor jeder Schleuse überraschen lassen. Die Schleusen selbst, und das gilt für den ganzen Kanal de Est, sind teilweise in einem sehr schlechten Zustand, die Schleusentore sind meist aus Holz mit vielen schadhaften Stellen und noch dazu schließen die Tore nicht vollständig, was alles zur Folge hat, daß das Wasser nur so herausschießt und manchmal mit einem Kiel-Segelboot macht, was es will. Wir könnten uns nicht vorstellen, diese Strecke mit einem Mast an Bord zu bewältigen.

Dazu kommt, daß der Kanal selbst - und auch dies gilt für die gesamte Strecke von GIVET bis CORRE nicht gepflegt ist: Seitlich der Fahrrinne wuchern nur so die Wasserpflanzen und man muss aufpassen, daß diese den Kühlwassereinlauf nicht verstopfen. Dies ist übrigens einmal passiert, als vor einer Schleuse eine Peniche herauskam und wir seitlich ins Gras ausweichen mussten. Ganz abgesehen davon, daß man in all den Pflanzen leicht hängen bleiben kann, unabhängig vom Tiefgang.

Im Kanal de Est zeigte unser Lot nie mehr als 2,2 m, wenn jemand "Dicker" entgegen kommt und man ausweichen muß, wird es kritisch. Es ist daher sehr anstrengend, weil man sich immer genau auf die Mitte konzentrieren muß.

Noch ein Wort an dieser Stelle über die Landschaft des Kanal de Est, unsere bisherige Strecke und die weitere: Es gibt Abschnitte, die wir sehr schön fanden, bei vielen haben wir das jedoch nicht gefunden, nämlich dann, wenn auf beiden Seiten der Kanal von hohen Bäumen gesäumt ist und man praktisch nicht aussieht, die Ufer dicht verwuchert sind, dies trifft besonders auf die Strecke zwischen EPINAL und CORRE zu.

Um 16 Uhr haben wir in VERDUN bb-seits an dem Kai festgemacht und nicht stb. wo einige Sportboote lagen, allerdings gibt's dort weder Wasser noch Strom, Duschen sowieso nicht.

VERDUN hat uns beeindruckt, der Dom, vor allem aber die Gedenkstätten an den 1. Weltkrieg, ich finde es tragisch, daß hier eine der größten Schlachten in der Geschichte überhaupt stattfand und hunderttausenden das Leben kostete.

Insgesamt bis jetzt 334,2 sm und 51 Schleusen.

Di 24.6.2008

Wir wollen schon früh aus VERDUN weg, aber offensichtlich auch andere, die sich bereits um 8 Uhr 30 vor der Schleuse, die noch fast mitten in Verdun ist, anstellen und bis 9 Uhr warten. Also lassen wir den Pulk einmal abziehen.

Fast alle Schleusen des heutigen Tages werden von Personal bedient, obwohl sie in der Karte als automatisch eingezeichnet sind, oft müssen wir uns durch Hupen bemerkbar machen.

Da wir die mit unserem sehr tiefen Segelboot die oben liegenden Poller nicht erreichen, müssen wir immer bei der Leiter festmachen, nur einmal ist sie links, dann wieder rechts, eine Systematik ist nicht zu erkennen, einmal fehlte eine Leiter und wir hatten arge Probleme, teilweise sind die Leitern sehr locker befestigt und wir befürchten, daß sie nicht hält.

Nachdem auf der Bb-Seite der Radarmast liegt, haben wir uns auch angewohnt, immer stb festzumachen, auch wenn die Betätigungsstange auf der bb Seite ist. Mir macht es eigentlich nichts aus, über das Schleusentor zu laufen und die Bestätigungsstange zu heben.

Wir stellen auch fest, daß die kleinen Schleusen unangenehmer als große sind, allein schon deshalb, weil die kleinen oft wirklich in beängstigend schlechtem Zustand sind und bei den kleinen

der Wasserzulauf unangenehmer, da viel spürbarer, ist.

Wir lassen um 17 Uhr auf freier Strecke bei km 250,5, mitten im Kanal, die Anker fallen, wir sind nach 12 Schleusen des heutigen Tages müde und hungrig, wegen des nahenden Betriebschlusses kann ohnehin kaum mehr ein Boot daherkommen, was auch nicht der Fall ist.

Mi 25.6.2008

Um 9 Uhr fahren wir weiter, die Schleusen sind jetzt auf einmal wiederum -im Gegensatz zur Kartenangabe- automatisiert. Wir warten vor einer Schleuse, die Tore öffnen sich und es kommt eine dicke Peniche entgegen und uns bleibt nichts anderes übrig als in die Wasserpflanzen seitlich auszuweichen und prompt stecken wir fest, die Pflanzen blockieren offenbar den Kühlwassereinlauf, der Motor spuckt schwarzen dicken Rauch, ich schalte sofort einfach ab. Mühsam mache ich ringsum das Boot mit Hilfe einer langen Stange frei von diesen Pflanzen, die überall außer in Fahrwassermitte zu finden sind, ich habe daher nicht den Eindruck, daß die Kanalverwaltung auch nur irgendwo etwas dagegen unternehmen würde, dieses Unkraut ist wirklich überall und kann nicht einfach in diesem Ausmaß in kurzer Zeit nachwachsen.

Die Weiterfahrt durch den Tunnel von Foug ist problemlos, dahinter in der ersten bedienten Schleuse mit nunmehr 7m und (auf einmal Fallhöhe), nimmt man uns die Fernbedienung ab. Es folgen fast hintereinander 9 Schleusen - bei allen geht es übrigens hinunter, bei den meisten ist "grün", sie werden offenbar fernbedient von der obersten Schleuse, nur einmal müssen wir etwas warten und es kommt prompt wiederum eine dicke Peniche aus der Schleusenkammer, diesmal sitzen wir aber bei dem Ausweichmanöver nicht fest.

Wir freuen uns auf den Hafen in Toul, der in der Karte als mit Dusche beschrieben wird, auf Strom und Auffüllen des Wassertanks. Unsere Versuche, irgendwo dort festzumachen, misslingen, ich muß bei der immer geringer werdenden Wassertiefe einfach wieder zurück, an Stellen wo ich massive Wasserpflanzen sehe, versuche ich es nicht einmal. Also bleibt nichts anderes übrig, als außen an der Mole, also noch im Kanal anzulegen, aber dort sind wir ohne Wasser und Strom. Strom wäre nicht so das Problem, aber das Wasser ist es. Und trotzdem traut sich eine Dame daher und will € 9,-- Liegegebühr, was ich aber verweigere, sie möge mir zuerst eine Strom und Wasserleitung legen oder den Hafen ausbaggern und von den Pflanzen zu befreien. Sie zieht ab.

Die flachgehenden Riverboote, die dort liegen und zum Teil recht groß sind, haben oft nur einen Tiefgang von 40 cm, wie mir erzählt wird und haben es daher leicht, überall hinzukommen, einschließlich durch die Wasserpflanzen.

Erwähnen will ich auch noch, daß einige der dort liegenden sehr stattlichen Boote unsere Versuche des Anlegens beobachtet haben, keiner davon konnte oder wollte mir trotz Zurufens eine geeignete Anlegestelle nennen (die Holländer können doch fast alle Deutsch oder Englisch ?), einen davon habe ich im Bild festgehalten.

Noch am gleichen Abend lernen wir Tomas und Eva kennen, er Spanier und sie Ungarin, die mit ihrem Segelboot mit gelegtem Mast die gleiche Route wie wir von Holland ins Rhone Delta unterwegs sind, sich aber dazu mehr Zeit lassen wollen, sie wollen erst im September in Port St. Louis sein. Ihr Segler hat zwar nur einen Tiefgang von 1,45m und trotzdem hatten sie auch damit schon Probleme gehabt, wie sie erzählten, dazu habe es Probleme mit dem Mast in den Schleusen gegeben.

Do 26.6.2008

Nachdem wir kostenlos liegen, bleiben wir in Toul. Wasser schleppen wir mehrmals mit unserem 10 l Kanister von dem 200 m entfernten Hafen. Spar 1 km, Lidl 1,5 km, Tankstelle 500m, ich hole einen

Kanister von dort.

Ich tauche unter das Boot und will wissen wie es dort aussieht: Im Kielbereich unten kann ich erhebliche Schrammen erkennen, jedenfalls ist dort das blaue Antifouling weiß, zwischen Ruderblatt und Rumpf ist alles voll von Pflanzen (kein Wunder, daß das Ruder so schwer geht), ebenso um die Verstrebung der Schraubenwelle hat sich eine Menge angesammelt. Teilweise muß ich ein Messer zu Hilfe nehmen um das "Zeugs" weg zu bekommen.

Fr 27.6.2008

Mit Tomas, der übrigens ausgezeichnet Deutsch, Französisch und Englisch spricht, gehe ich ins Büro der in Toul angesiedelten Regionalverwaltung des VNF, Tomas dolmetscht, denn keiner der dort befindlichen sehr vielen (10 oder 15 ?) Angestellten (was machen die alle ?) spricht etwas anderes als Französisch. Man meint, die Strecke von Neuves-Maison (gleich hinter Toul) bis Corre mit unserem Tiefgang wäre sehr problematisch, worauf ich sage, ja, aber in den Prospekten sei ein Tiefgang von 1,8m zugelassen, worauf man wieder antwortet, ja schon, aber eigentlich nicht geeignet. Worauf ich feststelle, man will halt eben nur Geschäft machen. Nach langem hin und her sagt man mir zu, die Streckenwärter weiter unten zu informieren, man will ein Auge auf uns halten. Aber ab Corre sei es dann kein Problem mehr, was übrigens auch stimmt, wie sich dann später herausstellt.

Noch am gleichen Tag treffen wir im Hafen Holländer, jene, die uns einmal schon herausgezogen hatten, und erzählen uns, sie würden die Strecke bis Corre fast jedes Jahr mit ihrem Riverboot fahren und hätten schon mehrfach Boote mit einem Tiefgang von 1,8 m gesehen, die hätten es alle geschafft, wenn auch mit einigen Problemen. Das gibt uns wieder Mut, eigentlich waren wir doch schon etwas verzweifelt.

Sa 28.6.2008

Nachdem wir um 9 Uhr wiederum den Pulk abziehen lassen, kommen wir um 9 Uhr 30 durch die erste Schleuse in Toul, nur rund 100m von unserer Anlegestelle entfernt.

Bis NEUVES-MAISON geht es tatsächlich ohne Probleme, dann wird es allerdings wieder enger und flacher.

Bei einer Schleuse haben wir übrigens unseren Wassertank aufgefüllt, was bei vielen Schleusen möglich ist und wir auch laufend machen, aber auch hier stimmen oft die tatsächlichen Gegebenheiten nicht mit der Karte überein.

Ab Neuves-Maison werden die Schleusen wieder bedient und zwar in der Form, als die Wärterin mit dem Auto zur nächsten Schleuse weiterfährt. Es ist heiß an diesem Tag, langsam kommen wir in den Süden, es ist Samstag, gerade etwa 13 Uhr und wir sind bei der Schleuse 46, als die Schleusenwärterin meint, daß für heute Schluß sei, es würde einen wunderschönen Anlegeplatz gleich dahinter geben. Da wir aber für heute noch nicht "Schluß machen" wollen und nachdem wir erklären, wir werden diesbezüglich die Administration informieren (um das klar zu machen, reichten meine Französisch Kenntnisse gerade) ging's doch weiter, es gab aber keinerlei Hilfe von ihr, etwa in Form der Entgegennahme der Leinen, was uns aber nicht weiter störte, eher amüsierte.

Das Echolot zeigt 2,1 bis 2,3 m und unseres ist sehr genau, nur einmal an diesem Tag pflügen wir bei 1,7m den Grund, obwohl wir uns in der Mitte des Fahrwassers halten, einmal kommen uns vor einer Schleuse zwei Boote entgegen, sie weichen freundlicherweise aus, wir können in der Mitte des Fahrwassers bleiben, unsere am Bug und Heck angebrachten Tafeln mit dem Tiefgang scheinen doch etwas hilfreich zu sein.

Nach 17 Uhr lassen wir hinter einer verschiebbaren Brücke in Fahrwassermitte die Anker fallen, ein Versuch am Ufer festzumachen ist mißlungen, nachdem aber die Schleusen ohnehin um 18 Uhr ihren Betrieb einstellen, war die Chance einer Begegnung ohnehin gering.

Am Abend kommen vier Jugendliche mit ihren Fahrrädern vorbei und es entwickelt sich eine nette Plauderei über die Distanz von Boot zu Ufer mit jeweils ein paar Brocken Französisch und Englisch.

Am heutigen Tag 16 Schleusen, insgesamt 100 Schleusen und 410,5 sm.

So 29.6.2008

Wir starten um 9 Uhr 30 von unserem Ankerplatz und kommen vorerst problemlos weiter, halten uns genau in der Mitte. Hinter der Schleuse 27 gibt es eine Ausbuchtung im Kanalverlauf, wir können nicht erkennen, wo die Rinne verläuft, suchen die Mitte in sehr langsamer Fahrt nach beiden Seiten und stecken fest. Wir kommen aus eigenem nicht heraus. Der und mit dem Auto begleitende Schleusenwärter sieht das, verständigt über Mobiltelefon Kollegen, die kommen mit einem Lieferwagen, laden ein kleines Boot aus, reichen uns eine lange Leine befestigen sie am Lieferwagen und ziehen uns auf diese Weise heraus.

Es ist heiß, wir sind erschöpft, wir machen hinter Schleuse 25 an einem Kai fest, an den gerade noch herankommen.

!4 Schleusen an diesem Tag, aber nur 14 sm, eine Schleuse folgt eben der anderen.

Mo 30.6.2008

Wie mit dem Schleusenwärter am Vortag vereinbart, waren wir um 9 Uhr vor der Schleuse 24. Durch einige Schleusen wurden wir noch begleitet, dann wurde uns wieder eine Fernbedienung in die Hand gedrückt und es ging wieder "automatisch" weiter. Uns ist dabei aufgefallen, daß **in der Branche Sued die Aktivierung nicht wie in der Branche Nord 100 m vor dem Empfänger möglich ist, man muß vielmehr unmittelbar neben der Empfangsstation sein. Allein dieses verzögert doch etwas jede Schleuse.**

Zwei Penichen kamen uns entgegen, einmal bei einer Schleuseneinfahrt, einmal bei einer Ausfahrt, beide wichen aus !

An diesem Tag hatten wir 4 Grundberührungen, eine davon sehr heftig.

EPINAL ließen wir aus, irgendwie war mir dort zu viel Industrie, wir wollten an diesem Tag noch die "Scheusentreppe" (Abstand der Schleusen nur wenige hundert Meter) hinter uns bringen, wir wurden problemlos durchgelotst.

Bei km 90 gab´s wieder eine heftige Grundberührung, wir hatten für heute genug und ließen um 16 Uhr 30 einfach in der Mitte die Anker fallen. Es passierten uns zwei Boote, ein NL und D, beide hatten Verständnis und wichen aus.