

Schwalbenflug ins Mittelmeer, Teil 2 - Frankreich bis Pont-a-Bar, 19.4.- 1.5.2016

Vorwort: Ein lieber Segelfreund bittet, die Fotos vergrößerbar einzustellen, ein anderer fragt, ob die Berichte unbedingt im pdf-Format geschrieben sein müssen. Ja, müssen sie, das ist viel einfacher für mich, als mich mit Layout-Assistenten, Inhalts-Elementen und Mediatheken rumzuprügeln und dann mein limitiertes Datenvolumen für die Homepagearbeiten zu überschreiten; außerdem benutze ich die Berichte auch noch anderweitig und mag nicht zu viel rumfummeln. Sorry, aber ich denke, das geht doch, oder? Zur Größe der Fotos: Bis vor gar nicht allzu langer Zeit stellte schon die Nutzung eines Kugelschreibers gewisse Anforderungen an mein technisches Verständnis. Also: Nein, ich kann die Foto nicht vergrößerbar einstellen, jedenfalls nicht, wenn ich das Gesamt-pdf nicht auf ein Riesen-Datenvolumen anwachsen lassen möchte. Ich werde aber jetzt die Bilder nur noch großformatig einsetzen ©.

Mo., 18. April ab Mittag, Tag 10,5 der Reise

So, ich bin in der Grande Nation angekommen, und für 107 Euro darf ich jetzt ausweislich einer vorne backbord aufzuklebenden Plakette Frankreichs Binnengewässer einen Monat lang befahren.

Gleich in der ersten Schleuse werde ich von einer netten Schleusenwärterin empfangen, deren verpickelter Gesamtauftritt mich überlegen lässt, ob Kinderarbeit in Frankreich erlaubt ist. Sie schleust mich, überhört meine Französischversuche und radebrecht auf englisch irgendwas über tannelll und kärefulle, was jetzt kommt. Gott sei Dank wusste ich, worum's geht, nämlich um den 565 Meter langen, etwa 6-7 Meter breiten und gut 4 Meter hohen Tunnel von Hun.



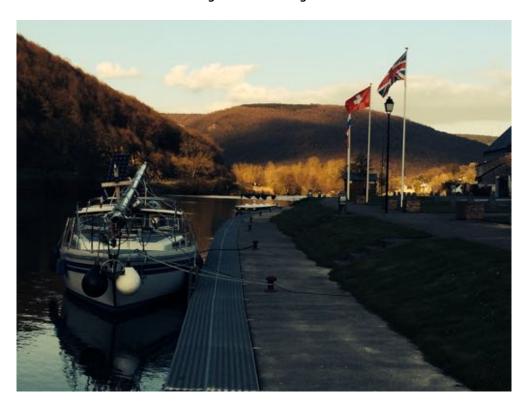
Er war nicht beleuchtet, und wenn man auch schon bei der Einfahrt in der Ferne das Lichtlein sieht, so scheint er mit der Zeit immer enger zu werden, und etwas unrational mit der Pinne wedelnd male ich mir unwillkürlich aus, was passiert, wenn ich an den Wänden vorbei schrammel. Dass das wegen begrenzender Holzbohlen an der Wasseroberfläche nicht geht, hab ich nicht gesehen und erst später erfahren. Gut so, sonst wär der Kribbel ja weg gewesen!



Der Weg bis zur nächsten Schleuse führt durch einen schmalen Kanal; diese Schleusenkanäle werden übrigens üblich, teilweise fährt man kilometerweit über diese schmalen, weitgehend strömungsfreien Etappen. Das Mädel hat den Weg im Geschwindschritt über Land zurücklegt, um dann wieder freundlich zu bemerken Hei-ih, sser ahr ju, c'etait passionant, n'est ce pas? Ich wische mir den Schweiß von der Stirne und versuche einen abgeklärt-erfahrenen Eindruck zu vermitteln.



Am Abend erreiche ich Haybes, weiter geht es nicht, denn um 6 gehen nicht nur die Schleusenwärter, sondern auch die Schleusen in den Feierabend. Nein, das ist unfair: Manchmal gibt es eine petite panne, die Türen öffnen sich nicht, man bleibt draußen oder in der Schleuse liegen. Dann ruft man eine zentrale Nummer an, und schon kommt der mobile Schleusenwärter angeflitzt und regelt alles von Hand. Aber nur bis 6!



Di., 19. April, Tag 11 der Reise

Nach einem erfolglosen Versuch, meine Lumix zum Funktionieren zu motivieren, krame ich die kleine Qumox raus, eine Art GoPro, dafür geschaffen, irgendwo fixiert zu werden und Fotos zu machen, wenn man ansonsten alle Hände voll zu tun hat: Denn ich finde es immer schade, dass man von den spektakuläreren Szenen seines Seglerdaseins mangels der dritten Hand keine Fotos hat. Jedenfalls wird nun eben die Qumox den Fotojob tun müssen, bis die Lumix repariert oder ersetzt ist.

Dann geht's los, weiterhin durch traumhafte Landschaften, allein mit Fluss und Ufer. Die Strömung wird allmählich deutlicher merkbar, in der Regel so etwa 2-3 km/h. Manchmal aber auch deutlich mehr, ich meine: vor Schleusen: Da läuft der Johannes mit einer Drehzahl, die anderswo für 7 Knoten ausreicht, grad mal für die gleiche Geschwindigkeit in km/h. Was nicht gar so schlimm ist, gibt's doch ohnehin ein Speedlimit, und gerade in den strömungsfreien Schleusenkanälen, in denen man gerne mal die Situation nutzen möchte, heißt es: 6 km/h, immer mal wieder gerne gestoppt von Schleusenausgang bis zu einer Landmarke, wo dann der Zusatzobulus zur Förderung des Kanalwesens kassiert wird.



Aber wer wird angesichts solcher Landschaften denn ans Schnellfahren denken!



Mittlerweile sehe ich mich nach einer Tanke nicht allzu weit vom Fluss um; der Jonasskipper aus Lüttich hatte mir Revin genannt, wo man etwa 200 m vom Yachthafen Supermarkt und Tanke fände. Also packe ich die beiden Reservekanister in den Tank, greife mir den Hackenporsche und laufe los. Leider war das Tankstellenhäuschen nicht besetzt, und die Kollegin Automat erklärte mir in lieblichster Stimme, pardon, nein, man akzeptiert keine ec-Karte; Kreditkarte oui, mais pas Amex. Na super! Bargeld nimmt sie mangels entsprechender Vorrichtung auch nicht, und so ziehe ich dann

leicht frustriert, aber auch mit nur leichtem Gepäck mit meinem Viertelpfund Butter und drei Käsescheiben aus dem Supermarkt wieder zurück zum Boot. Welch ein erfolgreiches Bunkern!



Ich erreiche das Örtchen Layfour und mache an einem kleinen Anleger - ohne jeden Service, aber auch ohne Gebühren - fest. Beim Bummeln durch den kleinen Ort fällt mir die Ähnlichkeit zu "unseren" Eifeldörfern auf: Klein, provinziell, grau und auch etwas ärmlich verfallen, in manchen Fenstern ein wenig hilflos wirkender Kitsch, innen oft dieses sterile Neonlicht. Viele Häuser machen einen unbewohnten Eindruck, die Läden sind dicht, Fenster zerbrochen, A-Vendre-Schilder. Man begegnet kaum jemandem auf der Straße, am Abend kommen einige Alten zum Fluss, quatschen ein wenig, führen den Hund aus, zwei junge Männer, ausgerüstet mit einem Sixpack, kommen zum Angeln, bzw. sie halten die Angel rein und gehen wieder, als das Bier alle ist. Was kann man auch sonst machen, Geschäfte Mangelware, eine Kneipe oder gar Restaurant findet man hier nicht, für den Bouleplatz ist es hier wohl noch nicht das richtige Klima. Aber man scheint sehr stolz auf den Fluss. Alles wird nach "la Meuse" benannt, selbst die lokale Apotheke (was mir – die Damen mögen schamrot weglesen – den genitalen Umweggedanken einbringt, ob dies eine Apotheke speziell für Frauen sein mag.)



Was es mit der Bezeichnung "Les Dames de Meuse" auf sich hat, musste ich recherchieren – ich sah sie mehrfach, und das macht neugierig:



Dieses Anwesen von leicht abblätterndem Charme zum Beispiel ist benannt nach drei hübschen jungen Damen aus der Gegend, lange verblichen, vielmehr erstarrt. Denn sie nutzten die Abwesenheit ihrer auf Kreuzzug befindlichen Herrn Gemahlen schamlos, um sich des unehelichen Beischlafs zu erfreuen, weshalb sie zu Fels erstarrt und heute noch gegenüber meinem Anleger zu sehen sind. Nur gut, dass die Herren sich selbstlos um die Befreiung des Heiligen Landes gekümmert haben, was ihnen zu solcherlei unkeuschen Tätigkeiten bestimmt keine Zeit ließ. Andererseits, wenn ich so an die Alpen denke ...

Mi., 20. April, Tag 12 der Reise

Heute war es - nach eiskalter Nacht - einfach nur eine schöne Fahrt bei herrlichstem Sonnenschein. Die Wälder der Ardennen stehen in erstem hellen Grün, hier ein Schwan, dort ein Reiher oder Kormoran, und die Schwalben flitschen auch schon überall über den Fluss und um mein dickes Schwälbchen rum. Ab und an kommt eine Schleuse, dann wird es nicht langweilig. Alles ist friedlich, fröhlich, lebendig.

Schwer vorstellbar, dass hier im grande guerre mehr als achthunderttausend Menschen verheizt worden sind, weil sich ein paar – dazu teilweise noch verwandte – Machthaber nicht einigen konnten, wer der Größte ist. Schon lange sehe ich immer wieder kleine Bunker am Flussufer, die von dieser traurigen Geisteshaltung von Wesen zeugen, die sich menschlich nennen. Und das ist ja erst der Anfang: Ich nähere mich Sedan, Dun, Verdun...

Abends mache ich in Lumes an einem einsamen Steiger fest, von dem man nur durch einen Balanceakt über die Träger an Land kommt. Aber ich hatte Lust auf französisches Essen; nun ja, das eine Restaurant war zu, das andere servierte mir eine der schlechtesten Pizzen meines Lebens. Essen wie Gott in Frankreich?



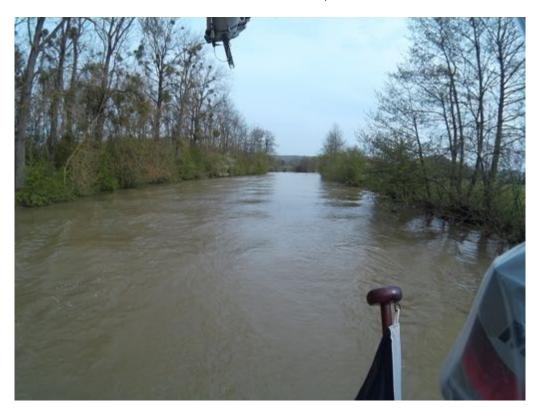
Do., 21. April, Tag 13 der Reise

Heute geht's nach Pont-a-Bar, das man bei Abzweigen in den Canal des Ardennes nach zwei Schleusen und einem Kilometer erreicht. Aber an der Charterbasis gibt es Sprit, direkt am Kanal, ohne Schlepperei, einen Nautik-Shop und eine sehr nette Dame, die das Ganze am Laufen hält. Leider – es muss was mit dem 13. Tag zu tun haben – gerate ich beim Ausparken mit meinem hinten weit überstehenden Mast ins Bimini eines der dort liegenden, zum Kauf angebotenen Gammelboote. Es geht glimpflich aus, pas de problem. Aber vielleicht sollte ich mehr nach hinten gucken!

Dann nerven nacheinander mein Versicherungsmakler – berechtigterweise, er braucht eine Unterschrift – , die BfA mit Bitte um Ausfüllen eines 6-seitigen Formblattes, gefühlt das 20. Mal, und eine Mieterin, die sich über die mangelnde Bereitschaft ihrer Mitmieter zur Mülltrennung beschwert. Ich kündige an, mich unverzüglich auf den Flieger zu setzen, um diesem unhaltbarem Zustand entschieden Einhalt zu gebieten. Das könnte ich mit einem weiteren Besuch kombinieren, um einen anderen Mieter zu besänftigen, dessen Fernsehempfang suboptimal ist. Grrr! Aber ich lerne daraus, dass ich einen Drucker an Bord brauche, den ich mir dann auch online bestelle. Zu allem Überfluss warte ich vor einer Schleuse eine gute Stunde, bevor der mobile Schleusenwärter eben nicht ran geflitzt, aber doch ran kam und mich – auch nach 6 noch – schleuste. Danach aber leider kein Anleger mehr, bis Mouzon, wo ich bei einem Ösi längs gehen kann, den ich seit Namur immer mal wieder sehe. Er hatte sich ganz frech plattsch vor die Schleuse gelegt. Zusammen mit dem Schwälbchen kann nun kein Zweifel auftreten, wer hier das Fahrwasser dominiert und wer wann schleust!

Fr. 22. April, Tag 14 der Reise

Von wegen der 13. Tag, von wegen: schlimmer kann's nicht kommen. Heute gibt's richtig eins auf die Nase! Zuerst mal wieder diese schöne T-Shirt-Fahrt durch Fluss und Wald, bald auch allein, weil die Ösis im Stadthafen von Stenay a Pausn moachen,



Die nächste Schleuse wähle ich, um mit der Qumox mal den Vorgang im 10 Sekunden-Abstand zu fotografieren. Also montiere ich die Kamera in ihrem wasserdichten Gehäuse vorne steuerbords. Dabei übersehe ich eine Abzweigung, in die ich zum Schleusenkanal fahren sollte. Das merke ich aber schnell und kehre um. Die Abzweigung kommt, ich lenke ein, fahre wieder ein Stück stromauf und brumme feste auf, etwa 10 Meter stromab der Landzunge zwischen Maas und Kanal, verbeuge mich nach vorne. Ohne groß Nachzudenken lege ich den Rückwärtsgang ein, komme auch sofort los, aber dann rummst es noch mal. Schwälbchen erwidert die Verbeugung, galant nach backbord, und das Ruder schlägt quer. Nach zwei Gasstößen bin ich wieder frei.

Allerdings geht die Pinne schwer, sie klemmt, steht in Geradeausfahrt auch 15° backbord. Ich bin wohl mit dem Boot "über das Ruder gefahren". Ein erster Blick in die Backskiste: Kein Wasser, auch die Wasseralarme in den Bilgen bleiben ruhig. Die Schraube scheint auch unbeschädigt, nur das Ruder. Aber ich bin ja stark genug, werde das schon bewegen. Allerdings: Was mache ich mit diesen Bewegungen kaputt? Kann unter Umständen das Ruder komplett ausfallen? Steuerlos in fließendem Gewässer? Na bestens! Wer kann mir hier in der nautischen Diaspora helfen? Keine Werft, kein Kran weit und breit, man ist froh einen Anleger zu finden. Was bin ich froh, kein Spatenruder zu haben!

Es bleibt mir nichts weiter übrig, als bis Dun zu hinken, da gibt es einen Anleger, da kann man schauen, vielleicht weiß der Capitain etwas? Ich lege an, krieche in die Unterwelt, finde alles trocken, sehe nichts Kaputtes und bin so klug als wie zuvor. Vor lauter Frust räume ich die Backskisten auf, das war schon lange fällig, und wenn ich einmal alles draußen habe ...



Der Rest des Tages vergeht mit Rumfragen, Telefonieren und Mailen; Wo gibt es eine Werft? Was kann man tun? Die Capitaine – eigentlich mehr Kassiererin von Wohnmobil- und Liegeplätzen – kann nicht helfen, ist désolée, die Schleusenservicemenschen wissen auch nicht weiter. Was raten die Segelfreunde? Von "Direkt Kranwagen kommen lassen" (aber wo abstellen, wer repariert?) bis "Durchfahren bis zum MED" (da gibt's Werften, aber 1000 Kilometer mit einem fragwürdigen Ruder??) ist alles dabei. Carl weist drauf hin, dass Versicherungen sowas wissen und klären können, aber nicht am Wochenende. Da fällt mir die Dame aus Pont-a-Bar ein. Aber nein, meint ihr Kollege, man habe keinen passenden Kran, ich soll weiter fahren nach Lagarde; das sind 150 Kilometer bergauf. Ich rufe an: Ja, man könnte helfen. Wenn ich es bis Lagarde schaffe.

Mal sehen, heute kann ich eh nichts mehr machen, und am Wochenende kommen Regen, Schnee und Nachtfrost vorbei. Ich sage dem Schleusenservice für morgen ab. Oh Mann, zum MED geht's auch per Tieflader!

Sa., 23. April, Tag 15 der Reise

Heute klärt sich Vieles. Manfred macht auf den Eigner der Sirius-Werft aufmerksam, der sicher auch was dazu sagen kann. Und tatsächlich, ich kann ihn anrufen, er nimmt sich Zeit und geht mit mir mögliche Probleme und deren Lösungen durch, vielleicht ist das gar nicht so schlimm, aber raus muss das Boot in jedem Fall, und nicht zu weit fahren, ganz langsam, wenig Druck auf dem Ruder. Irgendwo ein Kranwagen? Vielleicht nur der Splint am Skegg, den jeder fähige Mechaniker richten kann. Hoffentlich keine verbogene Welle, hoffentlich kein Bruch – das würde deutlich mehr Zeit kosten. Ein gutes Gespräch! Danke.

Als nächstes überlege ich, ob Pont-a-Bar nicht doch besser ist. Hier ist eine Charterbasis für Flussboote, man hat Mechaniker, ein Kranwagen könnte bis direkt an den Kanal fahren. Ich rufe an, erreiche Mme Benedicte. Und ja, nomen est omen, sie sagt Gutes: Ja, das sei möglich, aber man brauche keinen Kranwagen, bis 9 t könne man selber kranen; ja, der Kollege hat gedacht, das Boot sei schwerer. Super: Statt 150 km bergauf jetzt nur 60 bergab!

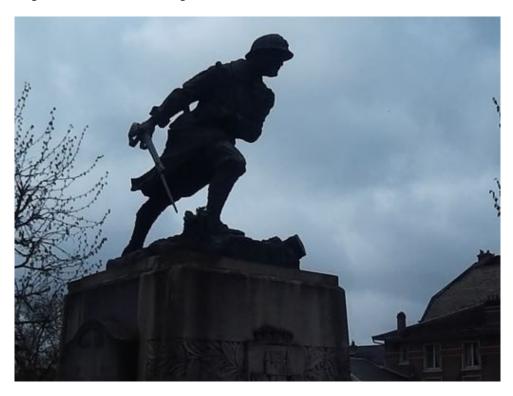
Dann tauchen zwei englische 17-Meter-Narrowboats auf. Eines fährt in meine Richtung, und natürlich, meinen Heidi und Tony, würde man mich mit ihrer Unique begleiten, notfalls auf den Haken nehmen. Ich glaub, das Pech macht grad mal ne Pause! Abends sitzen wir noch lange zusammen auf Tracys und Andys Schiff, und ich kann meine Englischkenntnisse mal so richtig aufpolieren.; interessante Menschen, die in verschiedenen Rythmen seit drei Jahren durch Europa fahren. Witzigerweise kannten sich die vier vorher nicht.

So., 24. April, Tag 16 der Reise

Am Morgen verabschieden sich Tracy und Andy, man will bis Toul, dort eine Woche bleiben: Vielleicht sieht man sich ja noch mal? Ja, wär nett!



Heidi und Tony wollen erst morgen weiter, was mir mit Blick auf das sehr aprilige Wetter ausgesprochen recht ist. Schnell verabreden wir Plan, Time and SOP (Standard Operation System, Tony war Sergeant bei der RAF). Morgen früh um 9 Uhr geht's los, no lunch-break, let's go on, er wird immer dicht auf bleiben, mich an den Wehren abschirmen und sichern, und ansonsten Call me on channel ten! Dass sein Narrowboat durchschnittlich mit 6 km/h bewegt wird, jedenfalls flussabwärts, wäre mir normalerweise zu langsam, aber für mein flügellahmes Schwälbchen grad recht.



Ich passe eine Regenpause ab, um einen kleinen Bummel durch den Ort zu machen, der im Ersten Weltkrieg durch lange und heftige Artelleriekämpfe um die Maasbrücke komplett zerstört wurde. Ein Denkmal an der Brücke erinnert an den Wahnsinn, der speziell 1916 zu unglaublichen und so unsinnigen Verlusten geführt hatte.

Im lokalen Supermarkt, in dem ich gestern schon das Grundlegende besorgt hatte – unter Einsatz des multifunktionellen, wirklich unersetzlichen Hackenporsche unter anderem zwanzig Liter Sprudel – gebe ich mich mal so richtig den französischen Essgewohnheiten hin. Ja, ein wenig Entenpastete, sicher auch von dieser ganz unansehnlich aussehenden Landwurst, Ziegenkäse, und natürlich auch Brie, und vielleicht ein wenig vin blanc, Colombard aus der Gascogne im 3 Liter Schlauch, den ich, um es vorweg zu nehmen, am Abend als ausgesprochen gut trinkbar verkoste.

Auf der anderen Seite schaut man auf das Wehr der Maas; ganz schön Power, richtig laut. Da möchte man nicht rein geraten! Und seitlich davon kommt noch mehr Wasser. Und über allem thront dieser Klotz, der wohl selber nicht weiß, ob er lieber Kirche oder Festung sein will (Es ist eine Kirche, sicher aber auch eine Feste des Glaubens?).



Über eine ehemalige Behelfsbrücke, mit der man sich aber zwischenzeitlich für den Dauergebrauch arrangiert hat, komme ich wieder zum Liegeplatz zurück.. Gerade recht, um dem nächsten Schauer zuzuhören, wie er mir aufs Dach prasselt, während ich drinnen schön warm sitze und diesen Bericht schreibe. Jedenfalls habe ich bis jetzt schon 650 km meiner Reise durch die Binnengewässer hinter mir!



Mo. 25. April, Tag 17 der Reise

Heute ist die Luftfeuchtigkeit empfindlich hoch, gepaart mit einstelligen Temperaturen; so richtig schön, um das flügellahme Schwälbchen zur Werft zu fahren!



Aber es geht alles ganz einfach: Das am Wochenende noch mal extra geschmierte Ruder geht nicht ganz so schwer, bergab Schleusen ist deutlich entspannter als bergauf, und ab und an eilt Heidi mit heißer Tomatensuppe, Kaffee und Schokoladenkuchen herbei. Denn von drinnen fahren ist nicht ununterbrochen möglich, weil ich in den Schleusen nass werde und dann, den Salon fein aufwärmend, die Scheiben im Eiltempo zu-beschlage. Nur einmal wird mir ein wenig flau im Magen, nämlich am Wehr kurz vor Mouzon, das eine Menge Wasser aus der Fahrrinne abzieht, für mächtig Querstrom sorgt. Hier ein Ruderausfall, und es geht unweigerlich einige Kaskaden nach unten. Aber: Alles geht gut, um 3 sind wir in Mouzon, ich weiß, was ich getan habe und brauch erst mal ne Pause.

Schön, dass mich die beiden auf ihre Unique einladen. Sie erzählen aus ihrem sehr wechselvollen Berufsleben, der Kaffee ist warm, der Ofen bollert friedlich. Ofen? Ja, Ofen, mit Briketts gestocht – nur aus Gemütlichkeit, denn das ganze Boot hängt auch an einer Heizanlage! Blumen auf dem Tisch, im Living Room sitzt man pantoffelig auf einer grauen Ledercouch, das Inselbett in der Schlafkabine hat King Size Ausmaße und ist von der Hausfrau liebevoll mit roter Tagesdecke und Kissen samt Tuffi drappiert, im Bad – Nasszelle würde es nicht treffen – gibt es sogar eine kleine Badewanne, die Gästekabine im Heck bietet nur unwesentlich mehr Platz als mein gesamtes Schwälbchen. Die beiden leben mehr oder minder ganzjährig auf dem Boot, es ist mehr als häuslich eingerichtet, es fehlt an nichts – bis auf den Geschirrspüler, der heißt hier Tony! Morgens ist Hausarbeit angesagt, mittags wird gekocht, abends Serien-Gucken im Fernseher. So ganz normaler Alltag.

Die beiden bringen mir auf dieser Fahrt einiges bei: Das gemächliche Schleusen: Die machen beim Abwärts-Schleusen noch nicht mal fest! Okay, bei 35 Tonnen und Bugstrahlruder. Oder die Langsamkeit, 6 km/h, nicht nur in den Bereichen mit Geschwindigkeitsbegrenzung, man sieht mehr und verbraucht weniger. Überhaupt haben sich die Menschen, die lange Zeit an Bord leben, irgendwie anders mit diesem Leben arrangiert, als ich das bisher kann. Wenn ich nur an den älteren Schweizer Herrn denke, der mich am Morgen zu meinen Plänen befragt: Im hellblauen Schlafanzug tritt er frisch geduscht und rasiert aus dem Deckhaus auf das Laufbord, die Tür hinter sich zuziehend, es soll ja nicht kalt werden, über dem Pyjama öffentlichkeitstauglich einen dunkelblau-marinisierten Morgenrock, korrekt fest verschnürt, bequeme Hausschuhe an den Füßen.

Abends gehen wir ins Restaurant Les Echevins und sind begeistert: Ein schönes altes Haus, Holzdecken mit schweren Bohlen, liebevoll eingerichtet, Monsieur in der Küche, Madame im Service. Und wie! Vor lauter Amuse bouche und Heiteitei können wir auch ohne Vorspeise gut auf den exzellenten, außergewöhnlich angerichteten Hauptgang warten, der Nachtisch ist perfekt, der Calva hinterher so wie so, insbesondere mit den Leckerchen, die es dazu gibt: Das ist jetzt "Essen wie Gott in Frankreich". Kein Wunder, am nächsten Tag erfahre ich, dass der Patron als "Junges Talent der französischen Küche" hoch gelobt ist. Dem schließ ich mich einfach mal an. Nachtrag: Nicht billig, aber auch nicht sehr aufwendig, in jedem Fall sehr preis- und empfehlenswert.

Di., 26. April, Tag 18 der Reise

Strahlender Sonnenschein, jedenfalls meistens, aber auch richtig kalt! Heute wollen wir Pont-a-Bar erreichen, und somit die Werft, die sowohl Kran als auch Mechaniker vorhält. Das Maas zeigt sich mal wieder von ihrer schönen Seite, alles läuft perfekt, an der Zitterstelle mit heftiger Querströmung komme ich gut vorbei; hier ein Ruderausfall, ein Alptraum Fitzcarraldo-schen Ausmaßes!

Aber so machen wir schon vor drei unterm Kran in Pont-a-Bar fest. Alles wird gut!



Aber nicht heute, Josephine! Zunächst mal rangiert vor mir ein Belgier sein Motorboot zielgenau mit dem Seezaun in meine Furlex, und je mehr er versucht, frei zu kommen, umso mehr verheddert er sich, da können weder seine Frau noch ich etwas dran ändern, es ist eben doch Strömung im Kanal! Am Ende hat er die Rollanlage um schlanke 90° nach unten korrigiert, ein ganz interessantes Bild, aus seglerischer Sicht allerdings eher fragwürdig. Nach Abklingen des Stresshormonspiegels meint er, das sei pas si mal, Cedric (der Mechaniker) könne das wieder richten, pas de problème! Und rangiert seinen Stinkpott erst mal auf seinen Dauerliegeplatz hundert Meter weiter im Kanal.

Gott sei Dank ist der emeritierte Eigner der Werft zufällig da, ein passionierter Segler, der müde lächelnd abwinkt: Versicherungsfall, und zwar heftig!



Genau zu dem Thema wünscht der Bruchpilot mich zu sprechen, just als das Schwälbchen grad – aus dramaturgischen Gründen in einer Hagelschauer – am Kran hängt. Ich bemühe mich um völkerverbindende Freundlichkeit auch unter Stress, zumal meine tätige Mithilfe beim Kranen durchaus erwünscht ist; sorry, im Moment nicht, mais j'arrive tout de suite! Kran ist gut, es handelt sich um einen mittlerweile stationären Kranwagen hoch obskuren Aussehens, eine Haulotte auf einem Berliet-Fahrwerk; Fahrwerk ist etwas übertrieben, denn er macht offenbar schon seit Jahren den Luther: Hier steht er, er kann nicht anders!



Das Ungetüm versieht seinen Dienst mit asthmatischem Keuchen, ungeöltem Quietschen und unter Abgabe einer kräftig dunklen Rauchwolke. Tony fragt mich, ob ich geklärt habe, dass der Kran versichert sei? Ich verfalle in hysterisches Gekicher: Habe ich denn eine Wahl?! Die nächste Kranmöglichkeit ist über 200 km weit weg, stromauf. Aber Cedric, der Allround-Techniker, scheint genau zu wissen, was er tut, und er tut alles so, als würde er soeben einen Zaubertrick vorführen, der natürlich immer gelingt: Tatsächlich pas de problème! Großes Grinsen, das jedem Mephisto gerecht würde!

Dann sehe ich den Schaden, mir wird übel, ich sehe gleich, das wird nichts mit einer schnellen Reparatur: Ein tiefer, breiter Riss klafft sicher 30 cm an der Vorderseite des Ruderblattes, setzt sich auf der Oberseite fort, unten am Skegg ist der Schuh verbogen.



Ich schicke Fotos zu Sirius: Eine Reparatur sei vielleicht möglich, aber ein gefährliches Provisorium. Man empfiehlt ein neues Ruder samt neuer Welle. In jedem Fall muss das Ruder abgebaut werden, was – so befürchtet man – möglicherweise mit erheblichen Komplikationen und Aufwand verbunden sein kann. Ein neues Ruder zu produzieren dauert 2-4 Wochen, je nach dem, welche Materialien man auf Lager hat, man kümmert sich, ich soll alles genau fotografieren und ausmessen, weil es keine detaillierten Aufzeichnungen mehr zu Booten dieses Baujahres gibt.



Diese Ruder werden aus zwei Längshälften (ähnlich einer Doppelstulle) an eine Welle angebaut (Prinzip HotDog, um im Bild zu bleiben), aber dann, statt mit diversen Soßen zusammen zu pappen, korrekt laminiert. Das geht alles nicht mal eben so, die Ruderblatt-Hälften müssen aufgebaut werden, das muss trocknen, eine exakte Welle muss besorgt und eingepasst werden, das dauert, und außerdem muss ja auch Manpower verfügbar sein. Bis morgen!

Ach ja: Der Belgische Bruchskipper hat sich zwischenzeitlich vom Acker gemacht, immerhin hat er – als Dauerlieger – Madame Benedicte mit den Formalia beauftragt. Puhhh!

Mi. 27. 4., 19. Tag der Reise

Mittlerweile kenne ich die Nummer des Sirius-Service schon fast auswendig. Gute Nachricht: Man habe noch zwei Hälften vorrätig. Aber leider nur eine kurze Welle, für eine Radsteuerung; man müsse also eine Welle bestellen. Ich soll das Ganze mal auseinander bauen und vermessen. Das tun wir; ja, wir, denn ich promoviere zum Senior-Kran-Assistent und Junior-Ruder-Ausbauer. Der Schuh am Skegg, also die untere Lagerung des Ruders, und die Lagerung oben an der Pinne sind schnell gelöst. Cedric weigert sich standhaft, in die Backskiste zu kriechen, statt dessen verschwindet er kopfüber, macht einen langen Arm und

kommt grinsend mit der gelösten Schraube der dritten Lagerung am Quadranten wieder hoch. Dann schwingt er sich auf seinen Kranwagen, taucht die Umgebung mal kurz in Qualm und hebt das Schwälbchen an, während ich unten am Ruderblatt manipuliere. Glück gehabt: "Es flutschte" wäre übertrieben, aber nach ein paar Minuten ist es raus. Und wir sehen, die Welle ist auch krumm: Jegliche Überlegung bezüglich einer Reparatur wäre nur noch albern.

Meine Versicherung zeigt sich zwar nicht hocherfreut, aber doch sehr hilfreich, ja, man sende mir für beide Schäden entsprechende Formulare, ich möge Fotos senden, auch von meinem SpoBo-Schein, und man habe noch diverse Fragen.

Den Rest des Tages laufe ich rum wie Falschgeld. Nicht nur der Schaden drückt meine Seele, sondern diese wenig einladende, einsame Umgebung, das usselige Wetter, das untätige Warten, das Nichts-Ändern-Können; doch dazu später und an anderer Stelle mehr. Trotzdem immer auf Habt-Acht, denn Sirius könnte sich melden, die Versicherung braucht Fotos, Kostenvoranschläge, Bericht, Details, das Boot könnte zurück- gekrant werden müssen.

Do., 28.4., 20. Tag der Reise

Der Tag geht drauf mit messen, telefonieren, nochmal messen, vergewissern – schließlich muss das Ruder nach meinen Angaben 1000 km weiter nördlich exakt gebaut werden – , fotografieren, Kostenvoranschläge einholen. Und mit einem weiten Spaziergang am Canal des Ardennes, der mir den Kopf frei macht lässt und einige Entschlüsse reifen: Erstens erlebe ich wieder einmal, dass ich armes Hascherl gar nicht so arm dran bin. Ich bin mit einem sehr fragwürdigen Ruder bis hier gekommen, das Boot steht sicher an Land, die Werft kümmert sich, und ich – respektive meine Versicherung – kann das Ganze auch bezahlen. Das ist nicht selbstverständlich, wenn ich mich hier auf dem Schiffsfriedhof mal so umschaue.



Zweitens wartet zu Hause meine Höhle, in der ich meine Wunden lecken kann. Das werde ich tun: Ich beschließe, einen Teil der Wartezeit auf das neue Ruder mit einem Heimaturlaub zu füllen. Leider gibt es erst am Montag einen Leihwagen.



Und deshalb werde ich drittens die Zeit nutzen, zumindest mal Sedan und Charlesville-Mezieres zu besuchen. Und das empfohlene "La Licorne" im Nachbarort Dom-le-Mesnil. So!

Fr., 29.4., 21. Tag der Reise

Das Wetter ist nicht rekordverdächtig, aber immerhin regnet es nicht, erst für den Nachmittag sind Schauern angesagt.

A propos Wettervorhersage: Ich mache die Erfahrung, dass der Windfinder im Superforecast sehr genau ist. Und Carls Tip zur Wetteronline App ist auch super, man sieht das Wetter an seiner angezeigten Position kommen und gehen, sowohl ganz aktuell als auch als 24-Stunden-Vorschau; ich kann mich recht genau einstellen. Also setze ich meinen Plan von gestern um, mache mein Klapprad fertig und radele von Pont-a-Bar an Donchery vorbei nach Sedan zum Sightseeing.

Dieses Rad erweitert den Aktionsradius erheblich, nicht nur, um ein Ziel außerhalb der üblichen Fußweg-Distanz überhaupt zu erreichen, wie hier etwa an der Maas entlang, jetzt mal aus der Landsicht.



Aber auch in der Stadt rentiert sich das Rad. Hier fahre ich ganz bequem kreuz und quer, sehe einiges (nicht allzu viel) Schönes, aber sicher mehr, als wäre ich zu Fuß unterwegs.

Sedan ist heute eine Kleinstadt mit 18000 Einwohnern; ehemals Austragungsort einer großen Schlacht im Deutsch-Französischen Krieg, Namensgeber des bis 1918 gefeierten Sedan-Tages. Und auch später ließ kein Krieg diesen Ort aus.



Das College Turenne an einem weitläufigen, aber heute unbevölkerten Marktplatz.



Das Fort zeigt sich ungnädig vor drohender Kulisse.



Die Straßencafés laden nicht wirklich ein, immerhin versorgt mich eine Boulangerie / Patisserie mit frischem Krustenbrot und verschiedenen Quiches. Leider kann ich das Rad nicht

alleine lassen, weil ich in meiner Weisheit die Fahrradkette zur Sicherung der heimischen Wohnzimmerluft eben dort liegen gelassen habe; auf dem Rückweg beschaffe ich in einem Sportgeschäft Ersatz, so dass ich jetzt unabhängiger werde.



Auf dem Rückweg zeigt es sich in Dunchery noch mal eindrucksvoll, dass es nicht opportun ist, vom rechten Weg abzukommen.



Am Nachmittag bin ich wieder am Boot, mit einem beginnenden mittelprächtigen Muskelkater und getreu der Weisheit "Wenn du radelst stundenweis, bekommst du einen wunden Steiß!" mit einem eben solchen. Der Selden-Dealer hat sich gemeldet, ich brauche eine komplett neue Rollsegelanlage, weil es zu meiner alten Anlage keine Teile mehr gibt. Die Versicherung bittet um exakte Maße, um den Preis bestimmen zu können, also turne ich wieder mit Zollstock und Schieblehre übers Deck. Sirius sichert eine Preiskalkulation für Montag zu, mit der ich dann hoffentlich das Okay der Versicherung für die Reparatur bekomme.

Am Abend zieht es sich feste zu und regnet sich ein, so dass ich, statt das "La Licorne" zu besuchen, die Heizung etwas höher drehe, die Quiche verputze und brav über meinem Buch einschlafe, um dann gegen 4 Uhr morgens ins Bett zu gehen.

Sa., 30.April, 22. Tag der Reise

Heute bin ich nicht zu sprechen, der Blues hat mich. Also lauf ich mal zur Schleuse, in dessen Tor sich zwei Schwalben niedergelassen haben, und guck deren Flugkünsten zu. Mache Korrespondenz. Geh zu Madame Benedicte, ob der belgische Skipper seine versprochenen Versicherungsdaten geschickt hat. Hat er nicht, warum sollte auch was klappen? Schreib Reisebericht. Checke das Wetter. Schwing mich am Abend aufs Rad und fahr die drei Kilometer nach Dom-le-Mesnil ins Restaurant La Licorne.

Denkste! Natürlich hat das Licorne täglich geöffnet. Auch samstags. Grade samstags. Aber natürlich nicht am 30. April. Rolladen unten. Keine Ahnung, warum, wahrscheinlich kennen die Franzosen auch den Tanz in den Mai? Alternativen im Ort? Mais non, bescheidet eine ältere Dame, die des Weges kommt, dies sei ja nur ein kleiner Ort. Na ja - und sicherlich nicht Frankreichs schönster!



Egal, nachdem ich auf dem Heimweg zwei (2!) Friterien erfolgreich ausgewichen bin, hilft nur noch eins: Sigis eiserne Ration, Teil 3: Rinderroulade, die Soße fein abgestimmt mit Creme fraiche und Rotwein; ich hab sogar noch ein paar Kartöffelchen, nur der Salat fehlt. Also öffne ich einen Nero d'Avola, stimme recht fein ab und ersetze den Salat durch Traubensaft. Legga! Sigis Roulade wegen runtergelassener Rollade. Der Abend kann kommen, vom Roten ist noch genug übrig, und ich freu mich auf einen Eifel-Krimi von Jacques Berndorf-ich hab die ganze Kollektion bei mir, im Moment fühle ich in "Eifel-Liebe" mit Sigi Baumeister, der seiner großen Liebe Vera nachtrauert, während er das große Sterben in Annas Clique aufklärt. Aber natürlich muss ich heute mal etwas früher ins Bett, geht ja nicht, so ein Lotterleben!

Nachtrag: Der für morgen geplante Besuch in Charlesville Mezieres wird wohl ausfallen. Der Bus verkehrt täglich, sauf le dimanche! O lala, quel malheur, dann muss ich wohl das als schön orakelte Wetter für einen großen Spaziergang nutzen, der oben erwähnte Steiß zeigt sich bei der Aussicht auf eine weitere Fahrradtour etwas gedrückt. Aber am Montag muss ich ja ohnehin nach Charlesville, meinen Mietwagen abholen, und dann kann ich den berühmten Rathausplatz bewundern. Vielleicht bei einem kleinen Café?

So., 1. Mai, 23. Tag der Reise

Gegen Mittag fängt sich der Ussel ein wenig, die Sonne bricht durch, Zeit für einen kleinen Spaziergang, selbst ein wenig schmökern in der Plicht ist machbar. Ansonsten mache ich Klar Schiff, schließlich will ich ja in 14 Tagen in ein gepflegtes Boot zurückkehren. Ich schreibe eine lange ToDo-Liste für zu Hause, melde mich – wegen meines unerwarteten Heimaturlaubs jetzt doch – bei meinem Yachtclub zur Maifeier und anschließend bei meiner Mutter zum Muttertag an, packe meine Siebensachen und stelle diesen Bericht ins Netz.

Morgen geht's früh nach Charlesville-Mezieres, von da dann mit dem Leihwagen nach Hause. Bis Sa., dem 14. Mai, dann will ich wieder hier sein. Hoffentlich ist das neue Ruder dann auch schon ein wenig absehbar.