

Schwalbenflug ins Mittelmeer, Teil 3 – Pont-a-Bar bis Mittelmeer, 6.6.-2.7. 2016

Mit dem wagemutigen Wikinger-Raubzug nach Plön und der siegreichen Heimkehr, das Ruder im Gepäck - hatte das Warten ein Ende, nach 45 Tagen führt das Schwälbchen wieder ein intaktes Ruder. Tränenreicher Abschied, verbunden mit der dringenden Empfehlung, das Hochwasser auf der Maas zu umfahren via Canal des Ardennes.

Di., 6.Juni, 24. Tag der Reise (die Intermezzo-Tage rechne ich hier mal nicht mit)

Den Rat beherzige ich und lege frühmorgens in herrlichstem Sonnenschein ab; sehr früh, denn hinter Le Chesne, 29 km und 5 Schleusen weiter, wartet eine Schleusentreppe, 25 Stufen auf etwa 8 km, auf der es laut Fluviacarte keine Anlegestellen gibt. Also werde ich nur bis Le Chesne fahren, und dort gibt es nur wenige Liegeplätze: Deshalb der frühe Aufbruch, bevor die Flut der Charterboote ab 9 Uhr die Schleuse von Pont a Bar überwindet. Und jippieh: Es geht abwärts! In das Tal von Montgon. Diese kleine, aber sehr angenehme Feinheit hatte der Bordnavigator dem Skipper nicht mitgeteilt, umso erfreuter das Schiffs-Fußvolk, ist das Abwärtsschleusen doch sehr entspannend: Einen feinen Anleger fahren, die (immer vorbereiteten, mittschiffs griffbereiten) Strippen greifen, geruhsam von Bord schreiten, blaue Signalstange ziehen für „Loss jonn!“, bei angemessen abgesenktem Boot lässig übersteigen, gelangweilt der Rest der Schleusung über sich ergehen lassen, Strippen wieder fein in die Mitte legen, die nächste bitteln!



Der Canal des Ardennes ist recht schmal, und oft gibt es nur eine enge Fahrrinne, außerhalb derer man sich eine Menge Fauna einfängt, was wiederum wertvolle Zehntelsekunden kostet. Ernsthaft: Das bremst enorm, und es dauert einige hundert Meter, bevor man das Zeug wieder quitt ist.



A propos Fauna: Jeder Botaniker wäre hoch erfreut über überreich wild wuchernde Grün in den Schleusen, und man fragt sich, wie einige dieser Pflanzen, man eigentlich als Landpflanzen angesehen hätte, hier überleben.



Zugegeben, diese Bilder sind vom Aufwärts-Schleusen, eine ganz andere Nummer: Wenn man hier zu weicheierig ist, die meist schleimigen Leitern hoch zu glitschen, mit zwei Leinen in der Hand, an denen fünfeinhalb Tonnen Schwälbchen an seine Anwesenheit erinnert, tja, dann macht man verbotenerweise an der Leiter fest und hangelt sich an ihr hoch, versaut sich die Leinen, die einem komischerweise immer entweder direkt ins Gesicht flitschen, oder zumindest einen grün-braunen Wasserwusch absondern, überflüssig zu sagen, wohin! Man sieht selbst aus wie ein Wasserferkel, das Boot dito, und jeden Abend ist Putzstunde. Jaja, ich weiß, musst halt richtig aufstoppen. Tu ich auch, das Boot bleibt dann kurzfristig ruhig, bis irgendeine Strömung langsam, aber nachhaltig

zupft, besonders, wenn man den Gang nicht korrekt rausgenommen hat, was mir persönlich natürlich nie passiert! Also wieder alles auf Null: neuer Anlauf, neuer Schmutz.

Aber zurück zum relaxten Abwärtsschleusen ins Tal von Montgon, wo ich in Le Chesne auf eine der zahlreichen neuseeländischen Charter-Crews treffe - da ist Winter, und wer es sich leisten kann, fährt zum nunmehr achtzehnten Mal durch französische Kanäle. (Übrigens ist man ganz begeistert von der französischen Küche, wie etwa Pizza, Nudeln oder Steak frites.) Der Skipper ist grad zur ersten Schleuse der Treppe vorgelaufen, und entgegen aller Vorhersagen gibt es unterwegs doch Möglichkeiten zu übernachten. Also weiter. Und auch hier: Vorsicht vor der Unterwasserfauna.



Sieht schön aus, bremst aber die Fahrt, und abends ist Filterreinigung angesagt.

Nach Schleuse 14 - es hatte sich langsam angekündigt - bin ich platt wie ne Flunder, die Birne schlaganfall-rot, ich geh in Montgon an eine einsame Anlegestelle; die Neuseeländer wollen die Treppe ganz runterfahren - na ja, eine Crew mit einem rechteckigen Boot hat's halt leichter, tröste ich mich.

Mittwoch, 8. Juli, 25. Tag der Reise

Pünktlich zum Aufbruch setzt der Regen ein, der sich gestern schon durch dicke Wolken und fernes Donnergrölen angekündigt hatte. Super, dann ist es auch nicht so heiß! Und tatsächlich, heute sind die Schleusen ganz easy.



Die Neuseeländer treffe ich ein paar Schleusen weiter, auch denen war es gestern zu heiß geworden. Aber erst mal den John-Wayne-Typ raushängen lassen! Später wird es wieder sonnig, und bis auf den Guss passend zum Anleger war es ein schöner Tag.



Donnerstag, 9.6., 26. Tag der Reise

Wenn et lüpp, dann lüpp et! Eigentlich war ja nur bis Barry au Lac geplant, also bis zum Abzweig in den Canal de l'Aisne á la Marne. Aber wie gesagt: Et lüpp, obwohl es jetzt wieder aufwärts geht, also fahr ich durch bis Reims. Da haben sich ab Freitag Abend Ralf und sein Töchterlein Carlota für ein verlängertes Wochenende angesagt, also Zeit für einen Hafentag.



Freitag, 10. Juni, 27. Tag der Reise

Während ich noch Klar Schiff mache, bökten mich von hinten Raimund und Marianne an, mit denen ich schon den einen oder anderen Abend verbracht habe. Ein Käßchen ist akzeptiert, gerne, aber dann geht's in Städele, die Kathedrale habe ich mir als ausführliches Ziel vorgenommen.



Schon majestätisch - innen wie außen! Selbst mit stellenweiser Bauverkleidung. Zahn der Zeit!

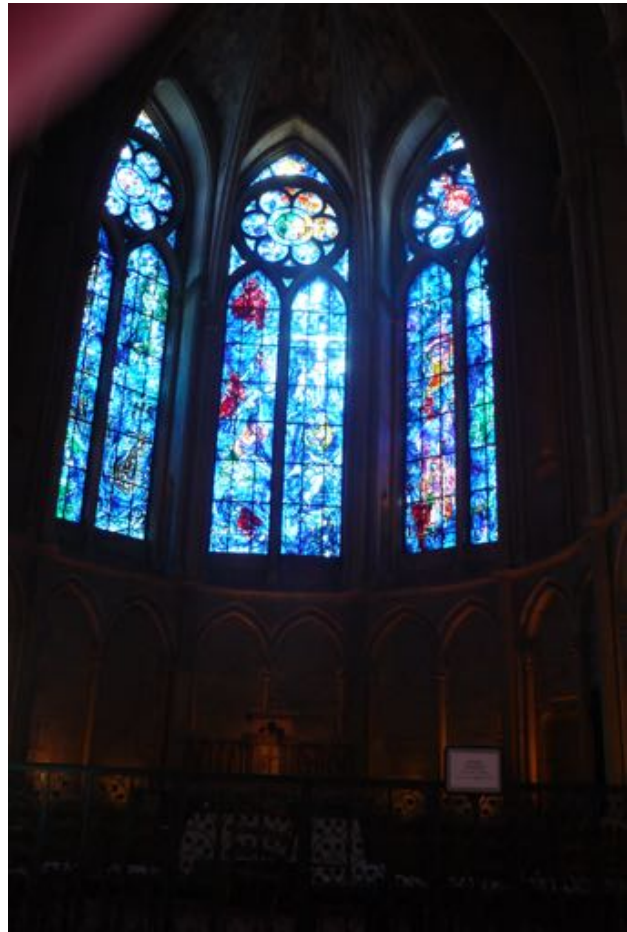


Wenn man den berühmten lächelnden Engel auch sehr mögen muss, um nicht in Versuchung zu kommen, den Gesichtsausdruck despektierlich zu kommentieren.



Wer diese hunderte Figuren bearbeitet haben mag, was da an Ideen und Kunstfertigkeit hinter steckt! Alles zu einer Zeit, als der Kathedralenbau noch nach dem Prinzip Trial&Error abgewickelt wurde. Im Inneren widmet sich eine Ausstellung diesen Gedanken.

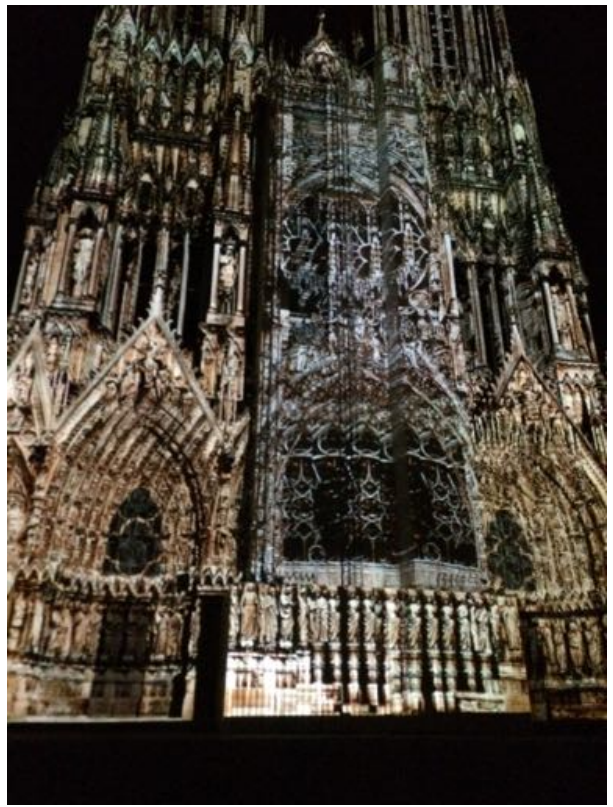
Der Chor wirkt duster, jedenfalls, so lange die Sonne nicht feste reinscheint. Den Gefallen tut sie mir heute nicht, aber die Verglasung zum Beispiel in der Jeanne d'Arc-Kapelle oder die Chagall-Fenster sind auch so schon imponierend.



Am Abend, reichlich c.t., erscheinen die beiden dann, müde und hungrig von gehetzten Anwalts-terminen, langer Fahrt und Freitags-Staus. Mit Mühe nur habe ich die charmante Kellnerin im Crypto davon überzeugen können, dass wir den Tisch tatsächlich erst um halb 9 reservieren: Die Öffnungszeiten sind von sieben bis zehn.

Ich hatte dieses Resto auf meinen nachmittäglichen Erkundungsgängen gefunden und als würdig befunden, einen Gourmet und Hobby-Koch wie Ralf zu bewirten. Sehr zu Recht, alles war *comme il faut*, nur der hochgerühmte Champagner aus Reims – den hätten wir besser 'nem toten Fuchs ins Ohr geschüttet!

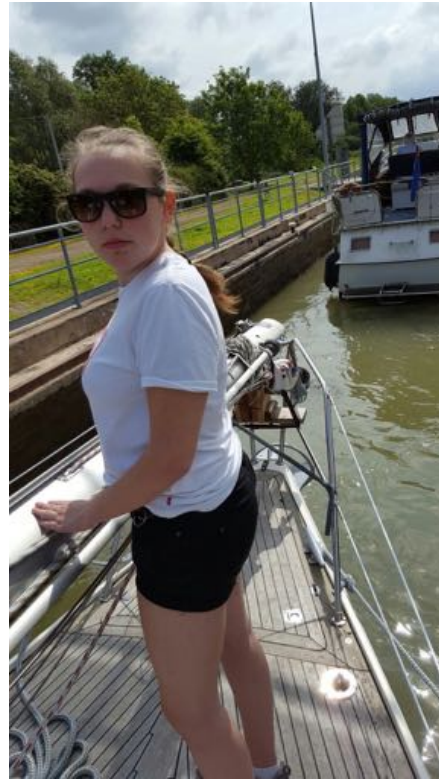
Als Bongböngchen hatte ich noch die Lightshow an der Fassade der Kathedrale in petto. Sie findet in der Saison jeden Abend um 23 Uhr statt, und sie ließ uns die Unterkiefer runterklappen. Die Lichteffekte und Bilder werden, untermalt von klassischer Musik, genau auf die Stellen der Fassade projiziert, an denen sich die entsprechenden Figuren und Strukturen tatsächlich befinden. Ganz besonders eindrucksvoll: Der Teil der Show, in der die einzelnen Elemente von Tänzern in spektakulärer Choreographie „zurecht“ gerückt werden, was den Bau nachvollzieht; kommt aber leider im Foto nicht rüber.



Samstag, 11. Juni., 28. Tag der Reise

Nachdem Ralf und ich den Kulturschock noch ausgiebig und bis zum Morgengrauen in der Pflicht ausphilosophiert haben – das Jungvolk schwächelte bereits kurz nach dem An-Bord-Kommen – war der Aufbruch heute mal nicht ganz so früh. Die Herren mögen ein wenig mal traités ausgesehen

haben („Würden Sie von diesem Herren einen Gebrauchtwagen käuflich erwerben?“), die Dame dafür umso blühender.



Aus dramaturgischen Gründen standen gleich mal eine kleine Schleusentreppe und 2302 m Tunnel auf dem Plan.



Bis zum geplanten Chalons-en-Champagne hat es nicht gereicht, na ja, dann müssen wir morgen halt etwas weiter fahren. Ob das aber so einfach gelingt? Zuerst sieht's ja noch ganz gut aus, andererseits hatte Ralf aber auch einen allzu leckeren Rum mitgebracht.



Sonntag, 12. Juni., 29. Tag der Reise

Wer abends kegelt, muss morgens aufsetzen können. Und nur die Harten ... Jedenfalls kommen wir früh weg, ignorieren das auch heute nur durchwachsene Wetter und fahren zügig bis Vitry-le-Francois. Oh Mann, ist das angenehm, wenn man sich die Arbeit ein wenig teilen kann.



Mo., 13. Juni, 30. Tag der Reise

In Vitry verlassen mich die beiden wieder Richtung Heimat; ich gehe einkaufen, der Supermarkt mit Tanke liegt fußläufig erreichbar, wie mir Pascale, die charmante Hafenmeisterin, erklärt: Madame Benedict aus Pont-a-Bar hatte mich vorsorglich angemeldet und meine Dieselwünsche übermittelt. Der Hackeporsche ist mal wieder für 30 Liter Diesel gut, im Supermarkt gibt es Delikatessen, dass man den ganzen Tag einkaufen könnte. Zurück im Hafen unkt mir ein Oberhausener MoBo-Fahrer die Ohren zu, die Schleusen liefen über, ohne Autoreifen geht gar nichts, Tod und Verderben ringsum. Aaach watt!

Auf geht's Richtung St. Dizier, mittlerweile auf dem Canal entre Champagne et Bougogne. Aber huch, das hab ich so nicht gekannt: Recht hatte der Herr aus Oberhausen. Fender nutzen da nichts mehr, gar nicht so einfach, vom Rand wieder weg zu kommen. Das Schwälbchen hat hier durchaus die eine oder andere Blessur erlitten, insbesondere, wenn die Einfassungen scharfkantig eisenbeschlagen waren.



Di., 14. Juni, 31. Tag der Reise

St Dizier zeigt sich mit einer recht lieblosen Halte fluvial, von der ich nur schnell wieder fort-kommen will. Schon merkwürdig, dass man manchmal an den lauschigsten Plätzen am Rande eines Weilers - mehr ist es oft nicht - eine gepflegte Anlegestelle findet, andererseits, und gerne in mittelgroßen Städten, befinden sich die Anlegemöglichkeiten in Gegenden, in denen man abends nicht gerne spazieren geht, und in interessanten Orten findet man schlicht keine oder nur sehr wenige Anlegemöglichkeiten, die zudem dann gerne von lokalen Booten belegt sind.

Jedenfalls entschädigt mich nach manch spannender Schleuse am Abend die schöne Halte fluvial von Donjeux, und das Log zeigt mittlerweile 1000 km an.



Mi., 15. Juni, 32. Tag der Reise

Ich fahre früh los, will bis Chaumont. Ab da wird man von einem mobilen Schleusenwärter begleitet, allerdings muss man sich am Vortag bis 15 Uhr anmelden. Das war aber gar nicht nötig, denn unterwegs passte mich schon ein netter Mitarbeiter der VNF ab und nahm meine „Bestellung“ entgegen. Oui, M'sieur, demain a neuf heure!

Das Schleusen gehe ich mittlerweile etwas entspannter an, das haben mir meine Besucher beigebracht: Wenn der Anleger nicht perfekt klappt, das Boot vertreibt: Gar nicht erst die Maschine bemühen, sondern einfach treiben lassen, gegebenenfalls von der „falschen“ Wand abdrücken: Bei Schleusenbreiten von knapp 6 Metern kein Problem, am besten eignet sich der Schrubber: der hat den optimalen Grip, und kurz ins Wasser gehalten ist er hinterher auch flott wieder sauber ☺.



Nur nicht verrückt machen lassen durch das überlaufende Wasser; das ist nur laut, und ein wenig unangenehm, denn es verursacht natürlich ein wenig Bewegung im Schleusenbecken. Viel schlimmer ist es, vor der Schleuse auf Grün zu warten, nicht anlegen zu können und dann auf engem Raum rumdaddeln zu müssen, gerne bei Wind und Strömungen durch Zu-und Abläufe, da heißt es Obacht auch auf den überragenden Mast!



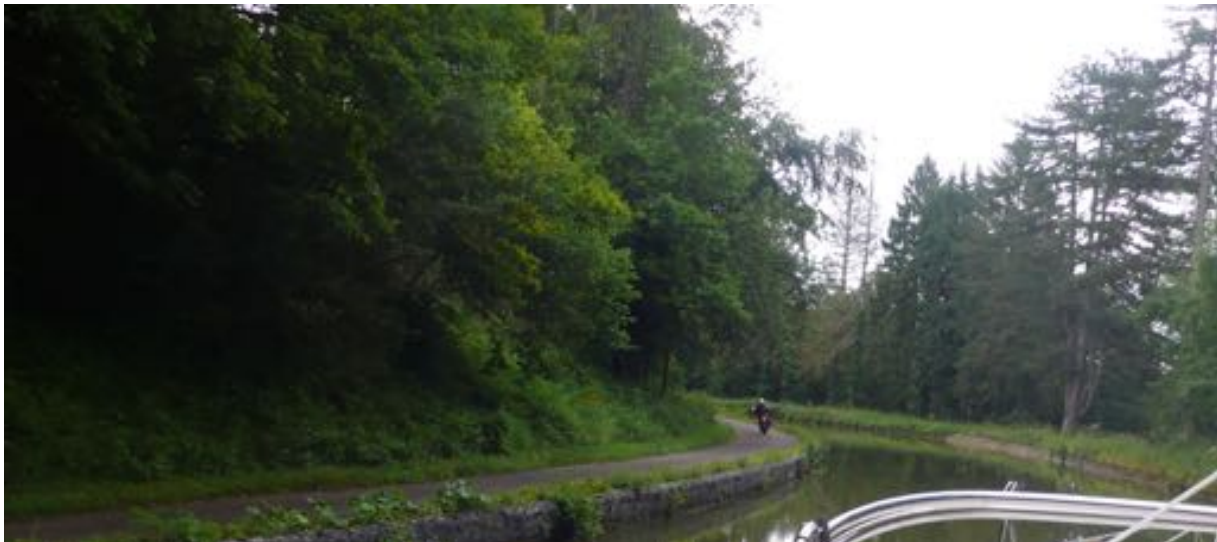
Ich erreiche Chaumont am Nachmittag und werde sofort vom nachbar-liegenden holländischen Paar samt Spitz Sophie zum Abendessen eingeladen. Lecker war's, und unterhaltsam, aber um 11 muss ich bremsen, denn den Schleusenwärter wartet nicht.

Do., 16. Juni, 33. Tag der Reise

Ich bin pünktlich an der Schleuse, aber kein Éclusier weit und breit. Dafür eine nette junge Dame, die sich als persönliche Schleusenkurblerin vorstellt. Liz ist Studentin und verdient sich was nebenbei, im Schweiß ihres Angesichtes: Alle Tore und Schieber werden per Muskelkraft bewegt, immer im Wechsel links rechts vorne hinten, und bei ihr geschieht das Ganze im Laufschrift. Weil ich auf meiner Seite klavier-mäßig mitkurbele, spart sie sich zwei Rundläufe pro Schleuse. Merci, dann schaffen wir heute ein paar Schleusen mehr. Und während ich die Flusslandschaft bewundere,



schließt sie hinter mir die Tore und fegt mit ihrem Moto auf dem Treidelpfad wieder an mir vorbei.



Als ich sie nach der letzten Schleuse des Tages zum Kaffee einlade: Oui, avec plaisir, cinq minutes. Aber bitte nicht in irgendeinem Café, da frisst die Anfahrt die cinq minutes ja schon auf, ob ich denn Kaffee an Bord hätte. Okay, aber wo festmachen? Na ja, es kämen ja sicher keine Boote mehr, dann könne man ja in der Schleuse bleiben. Lässig! Am Ende wurde ein nettes und teilweise recht tiefgründiges Gespräch draus, und die längsten cinq minutes ever. Sehr französisch, das Ganze!



Fr., 17. Juni, 34. Tag der Reise

Auch heute geht es wieder mit persönlicher Begleitung, allerdings männlich und bei weitem nicht so charmant; aber dafür kann der Éclusier nichts! Zudem ist Ganz-Jahres-Wetter, von der Hagel-schauer über verschiedene Regensorten bis hin zu Mitte-Dreißig-Grad-Sonne: Ein einzige An- und Auszieh-Orgie, am Ende des Tages liegen drei nasse Garnituren im Salon.

Als Ausgleich kommt heute der „Höhepunkt“ der Reise, der Scheitelkanal von Balesme, 4823 m lang und genau wie Zu- und Abfahrt Einbahnverkehr. Alles ist genau geregelt, auf die Minute.





Also patientiere ich mich mit der Fern. Was nicht so ganz einfach ist, weil die Kanalverantwortlichen es für sinnvoll empfunden haben, in diesem im wesentlichen Freizeitgebiet dicke Poller im Abstand von einer reichlichen Bootslänge installieren zu lassen, an denen man einfach nur blöd dasteht. Und Panik schiebt, dass das Boot nicht zu sehr schwoit, der Mast nicht am hinteren Poller hängenbleibt und der *Gegenverkehr* nicht zu nahe kommt, denn die Hälfte des Kanals ist untief.



Aber es geht alles gut, der erwartete *Gegenverkehr* kommt blinzelnd aus dem Tunnel und durch den langen, schmalen Zufahrtskanal; meinen Hinweis, mir mit Blick auf die untiefe Fahrwasser-Seite doch etwas näher zu treten, fasst man wohl als unsittlichen Antrag auf, lieber fährt man korrekt rechts und sich erst mal fest - aber was so ein dickes MoBo ist: Das hat Power!



Und dann heißt es für mich: Go!



Im Zufahrtskanal bilden die Bäume schon fast einen natürlichen Tunnel, ein Vorgeschmack auf das, was kommt.



Was das grüne Licht am Tunnel soll, weiß ich auch nicht, hier könnte ich ohnehin nicht wenden oder Gegenverkehr vorbei lassen. Aber besser hier gestoppt werden als im Tunnel.

Irgendwie unheimlich, jetzt da rein zu fahren und knapp fünf Kilometer unterirdisch zurück zu legen. Der erste Tunnel, an dessen Anfang man sein Ende nicht sieht. Spooky!

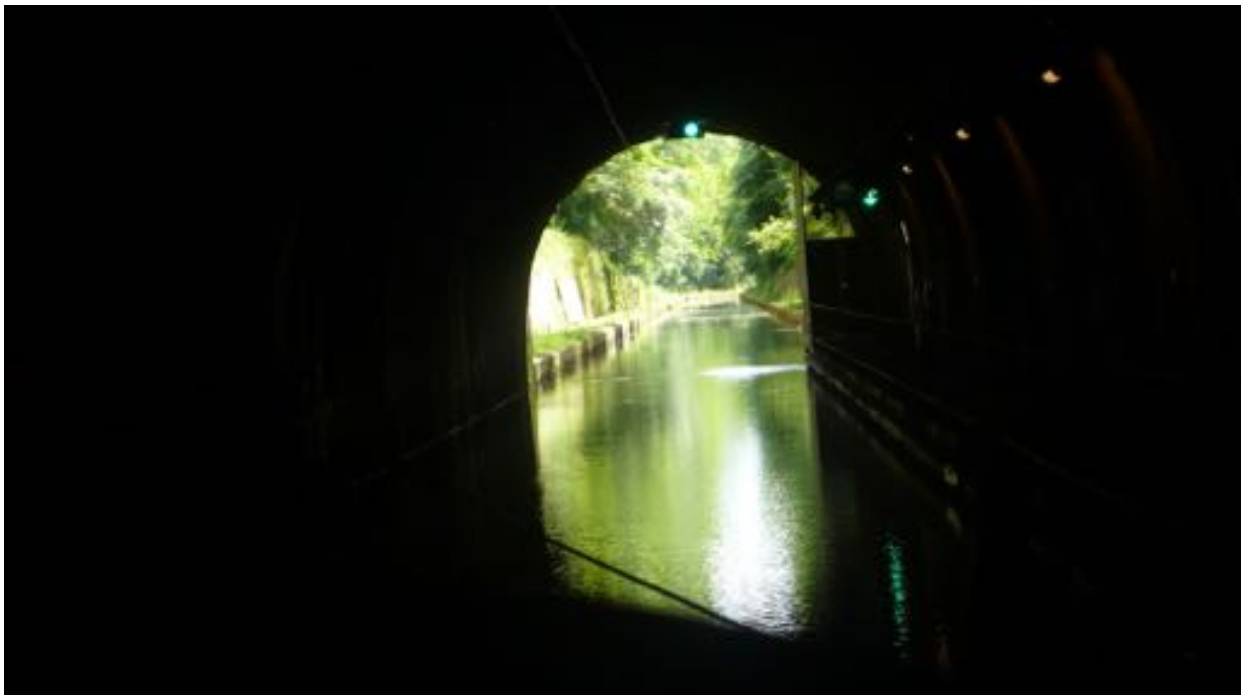


Der Tunnel ist videoüberwacht und beleuchtet, allerdings nur auf den Passagen, auf denen man sich gerade befindet. Offenbar fand der Verantwortliche mein Tempo zu langsam, denn mehrfach stand ich buchstäblich im Dunkeln. Na ja, nicht ganz, denn der nächste Abschnitt war ja schon beleuchtet, und der Scheinwerfer lag brav griffbereit.



Ein besonderes Gefühl, hier alleine mit sich und dem Boot mit Standgas durchzufahren, das Speedlimit liegt bei 4 km/h. Es wird sehr kalt und die Kälte greift mir ans Herz, es „regnet“ ab und an, von der Decke bis ins Gemüt, und mit der Zeit bilde ich mir in den Nischen schon Schatten ein. Der Weg wird immer länger, bald seh ich weder vorn noch hinten Tageslicht, muss mich bremsen, den Hebel auf den Table zu legen. Immerhin, das gleichbleibend monotone Tuckern der Maschine und der Blick in meinen Salon lassen die Ruhe zurück kehren.

Trotzdem: Schön, wieder raus zu fahren!



Die Sonne scheint jetzt im Kanal besonders hell. Und - ein wesentlicher Teil der Tour ist geschafft, ab hier wird nur noch bergab geschleust: Sehr entspannend!



Sa., 18. Juni, 35. Tag der Reise

Heute fahre ich 27 Schleusen von Piepape bis Oisilly, beides keine merkwürdigen Orte. Das Wetter ist sehr durchwachsen, die Landschaft auch, es gab schönere Passagen. Immerhin waren die Wolken beeindruckend, hätten sie doch nur nicht vor Freude über dieses Kompliment angefangen zu weinen. Logisch, dass das nicht auf der Strecke passiert, auf der ich von Innen steuern kann, sondern es erwischt mich mit schöner Regelmäßigkeit in den Schleusen. Hält das Immunsystem fit!



So., 19. Juni, 36. Tag der Reise

Ich breche früh auf, will St. Jean de Losne und somit die Saone erreichen, und bin gegen Mittag in Maxilly sur Rhone, habe also die Kanäle und kleinen Schleusen hinter mir gelassen.



Ab hier fahre ich nur noch stromab, und zwar mit ziemlichen Tempo: bei 2000 Umdrehungen erreicht das Schwälbchen locker 15 km/h, noch ne Schippe drauf, dann werden es auch 20; ein wenig ängstlich halte ich das Lot im Auge - weshalb wohl? - aber unter fünf, sechs Meter ist hier nichts. Am frühen Nachmittag erreiche ich St Jean de Losne und habe es jetzt auch schriftlich:



Ich komme grad recht zum Binnenschiffer-Fest, das ganze Kaff ist auf den Beinen:



Aber bevor ich mich ins Getümmel stürze, möchte ich noch an der Bootstankstelle bunkern. Der Anleger hat es echt in sich: Bis wenige Meter vor dem Steg greift noch voll die Strömung, kommt man dem Steg näher, kehren sich die Strömungsverhältnisse um und man wird ebenso heftig stromaufwärts geschoben. Mein übliches Verfahren zum Anlegen bei Strömung: Nase bergauf parallel zum Steg, Geschwindigkeit der Strömung anpassen, über Grund zum Stillstand kommen, langsam in Richtung Steg einlenken, mit Leine an der Mittelklampe (die kann ich schnell erreichen) übersteigen, mittig und vorne festmachen, mental auf die Brust trommeln. Das Ganze heißt, schreibt mir Klaus, der es als Königlicher Yacht-Meister schließlich wissen muss: Hovern. Again what learned! Nur: Bei diesen konfuseen Verhältnissen klappt das nicht so ohne weiteres, ich unternehme gefühlt ein Dutzend Anläufe, bis ich es endlich raushabe. Danach laufe ich in den strömungsfreien Hafen ein, wo mich hämisch eine ganz einfach erreichbare Tanke angrinst. C' arrive!



Auf der Hafenpromenade tobt der Wahnsinn, eine Zigeunerkapelle spielt zur unbändigen Freude von Groß und Klein auf, eine Bude neben der anderen, ausgelassene Stimmung. Die Promenade des Bateaux verpasse ich, weil ich sie auf der Saone erwartet habe, sie findet aber in einem Binnenhafen statt. Egal: Ich nehme ein frühes Diner am Kai, leider das Menü, das an Tourismus kaum zu überbieten geht: Der Salade composée ging ja noch, Huile und Vinaigre werden auf Verlangen nachgereicht, unter Jambon Maison hatte ich mir sicher keine dicke Scheibe warmgemachten Kochschinken in Tomatensoße vorgestellt, dazu Pommes „Na Ja“, und die Tarte des Pommes kam direkt aus der Tiefkühlung. Egal: Das Ambiente war stark, linkes Auge im Getümmel, rechtes in der Saone!



Mo., 20. Juni, 37. Tag der Reise

Ich nutze den Liefer-Service des lokalen Supermarktes, Einkäufe über 60 € werden bis zum Boot gekarrt, von „Cheffe“ persönlich, in seinem Privat-Wagen. Recht unkonventionell. Ich tätige einen Großeinkauf, missbrauche den Lieferservice zur Vermeidung von Rückenschäden, indem ich alleine 30 Liter Sprudel und einigen Wein kaufe, und zudem einen Wasserschlauch, der hier nur die Hälfte kostet wie im Hafen-Shop; so ein Teil braucht man unterwegs ja zwingend.

Die anschließende Fahrt ist schnell, aber nicht so sehr reizvoll, dafür stellenweise recht dramatisch. Unterwegs sind weite Uferstrecken überflutet.



Ganze Waldteile stehen im Hochwasser.



Ich erreiche in einem kleinen Seitenarm der Rhone den geschützten Hafen von Chalons-sur-Saone, in den man wegen der Strömung nur von Süden einfahren darf. Mit dem überstehenden Mast vermeide ich das Gefummel im engen Hafen und mache außen fest. Und schau: Mein Nachbarlieger kommt aus Stavoren, ich kenne Boot und Eigner flüchtig, leider ist aber keiner an Bord.



Ich spaziere in die Stadt und genehmige mir auf dem lokalen Marktplatz ein typisch französisches Gericht: Texasburger mit einem großen Panaché.



Di., 21. Juni, 38. Tag der Reise

Schwälbchen liegt gut geschützt als letztes im Strom, gut so, denn trotz der geschützten Lage hat es eine Menge Treibgut in den Hafen gespült und sich ganz unmöglich verkeilt, es sind einige anspruchsvolle Wegräumarbeiten fällig.



Die Rechnung der Werft für das neue Ruder ist eingetroffen, sie wird in der bordeigenen Buchhaltungsabteilung ausgedruckt und zusammen mit den anderen Rechnungen zu diesem Thema nach München expediert. Hierzu muss der Bord-Laufbursche in die Stadt tippeln und ein Bureau de Tabac aufsuchen zwecks Erstellen einer Briefmarke (Non M'sieur, weitere Briefmarken auf Vorrat können Sie hier nicht kaufen, dazu müssen Sie zum Postamt in der Rue de Dingsbummes, nur die für diesen Brief, der Briefkasten ist gleich gegenüber, pardon! Na, merci auch!)

Danach mache ich mich auf nach Macon, bei ständigem Nieselregen, der es der Landschaft nicht erlaubt, ihren Charme zu entfalten. Aber pünktlich beim Einlaufen in Macon heizt Lorenz wieder so richtig ein. Am Steg höre ich kölsche Tön': Luur, ene Jong uss Düsseldorf! Kumm, lommer demm helfe, befür e Unjück passeht, mit denne uss Düsseldorf kann ma et joh nie esuh richtisch wisse! Seh ich so hilflos aus? Enäh, Jong, äwwer esuh is et besser, und herzlich willkommen in Macon, Skipper!

Hedi und Peter sind nach fünf Jahren MED auf dem Weg nordwärts, Hermann und Else befahren die europäischen Kanäle. Schnell ist geklärt, wo wir heute Fußball gucken: Hermann hat die Schüssel schon installiert. Ein schöner Abend, auch wenn ich von Macon nichts weiter gesehen habe.

Mi., 22. Juni, 39. Tag der Reise

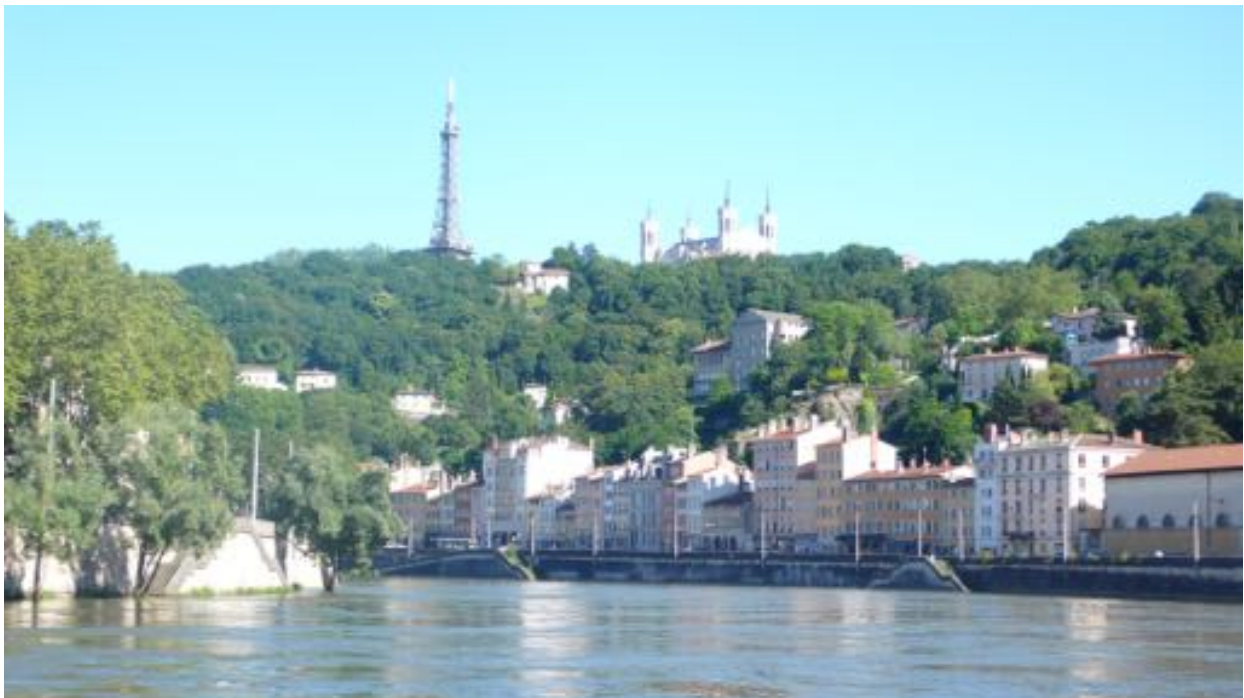
Ein brüllend heißer Tag. Ich hänge Carls Plane über den Mast, das macht's erträglich, wenn auch später ein recht zügiger Wind an der Plane zupft. Die Saone zeigt sich zuerst aber breit und ruhig,



und manchmal auch kunstbeflissen. Wenn man auch sagen muss: Kunst kommt von Können; käme es von Wollen, hieße es Wulst. Immerhin nett, und es passt zur Himmelsfarbe. Banause!



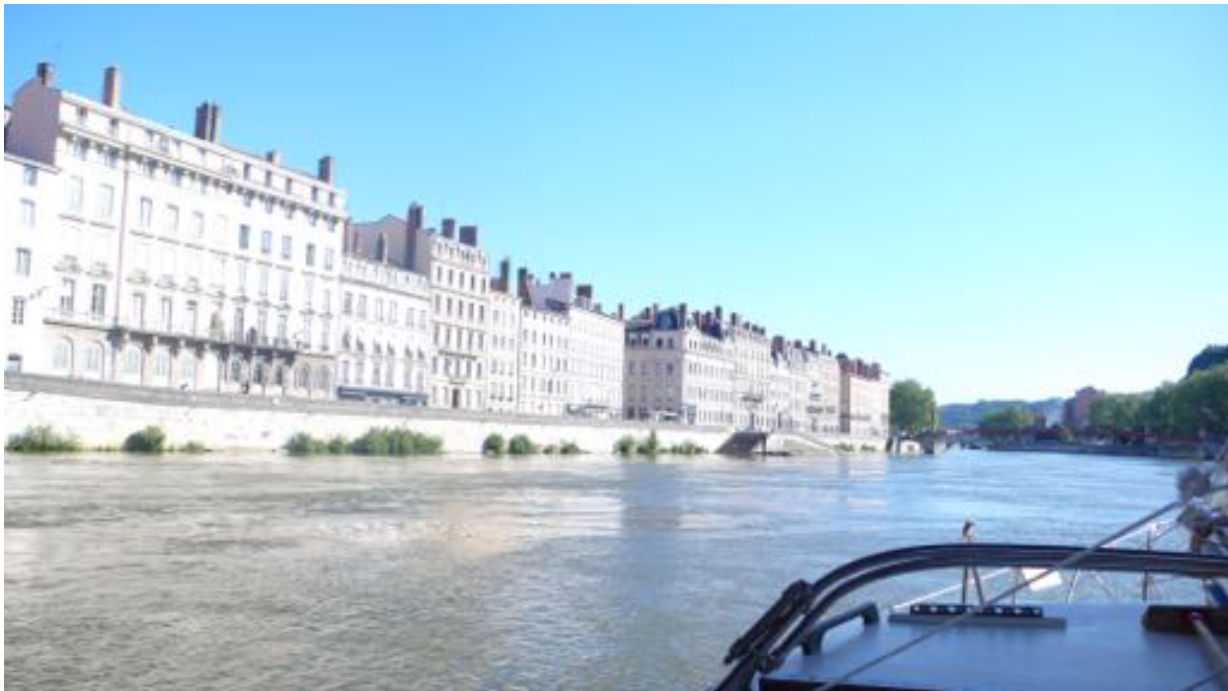
Am frühen Nachmittag erreiche ich Lyon.



An der ersten Brücke wird doppel-gelb-quadratisch angezeigt, man möge sich rechts halten; etwas weiter mittig leuchtet es rot. Häh? Die können doch nicht die Stadtdurchfahrt gesperrt haben? Nee, das heißt sicher: Nicht die Backbord-Durchfahrt nutzen. Oder?



Eine schöne Fahrt durch eine interessante Stadt, die Saone breit und ruhig, Sehenswertes, wohin man auch schaut. Leider ändert sich das Bild, als mir, selbstverständlich im engsten Teil der Stadtdurchfahrt, zwei schwere Frachter entgegen kommen. Um ihnen nicht in einem Brückenbereich zu begegnen, das würde zu knapp, werfe ich den Rückwärtsgang ein. Aber, rückwärts gegen kräftigen Strom?! Dann schüttelt sich das Schwälbchen, und ich muss richtig kämpfen. Und zweimal aufgebrauchte Berufsskipper besänftigen.



Die Idee, einfach eine Wende zu fahren und stromauf zu „hovern“, kommt am Abend, als ich die Bedeutung des roten Lämpchens an der ersten Brücke erfahre: Bei Hochwasser im Stadtgebiet Einbahnverkehr. Luck haved!



Ich fahre mit Brommi dem Bromton von der etwas außerhalb gelegenen Marina in die Stadt. Der zentrale Place Bellecourt ist zur Fanmeile umfunktioniert, aber ich finde eine leckere Brasserie an einem schöne anderen Plätzchen, an dem ich selbstkritisch meinen Rotlichtverstoß überdenke.

Do., 23. Juni, 40. Tag der Reise

Am Morgen passiert das Schwälbchen den Zusammenfluss von Saone und Rhone. Der letzte Teile der Binnenreise beginnt bei strahlendem Sonnenschein, und heute kommt mein fliegender Schirm zum Ersteinsatz. Klappt gut!



Manchmal habe ich das Gefühl, nicht auf einem Fluss, noch dazu auf einem schnell fließenden, zu fahren, sondern auf einem See. Bis Valence legt das Schwälbchen heute 114 Kilometer zurück. Rekord. Die Hafeneinfahrt ist etwas tricky, zwei Poller markieren das rechtwinklig abgehende Fahrwasser, und wer hier nicht Stoff gibt und entsprechend vorhält, wird zum Hauptdarsteller des Hafenkinos, zu dem sich die glücklichen Hafenlieger am Steg zusammen gefunden haben. Gott und den Erfahrungen vor Cuxhaven sei Dank gelingt mir ein belle manœuvre, wie Bruno bemerkt, als er meine Leinen annimmt und mich direkt einlädt, boire un coup.



Fr., 24. Juni, 41. Tag der Reise

Den Vormittag über schaue ich mir kurz Valence an. Die Kathedrale ist leider geschlossen, und wie so oft stellt sich mir die Frage, ob die Kirchen eigentlich für die Menschen da sind, und ob die Kirchen geschlossen sind, weil keiner kommt, oder umgekehrt.



Also nehme gibt's ersatzweise einen Drink im Schatten der Kathedrale und einen Besuch des bekannten Maison des Têtes an, bei dem die Têtes aber schon ganz schön abbröckeln.



Dann, nach einem kurzen Pit-Stop an der hafeneigenen Tanke, geht es weiter nach Cruas, einem der wenigen möglichen Zwischenstopps, wenn ich die 130 Kilometer bis Avignon nicht an einem Stück fahren will; lieber einen Zwischenstopp, und dann mittags zum Sightseeing ankommen! Na ja: Cruas war geschlossen, der alte Flusshafen Viviers etwas weiter flussabwärts war mir auch als geschlossen beschrieben worden, wenn da auch Kreuzfahrtschiffe liegen. Kurz: Ich frage nach der Genehmigung, am Wartesteiger der Schleuse Chateauneuf-du-Rhone übernachten zu dürfen. Oui, ca marche, et bonne nuit.

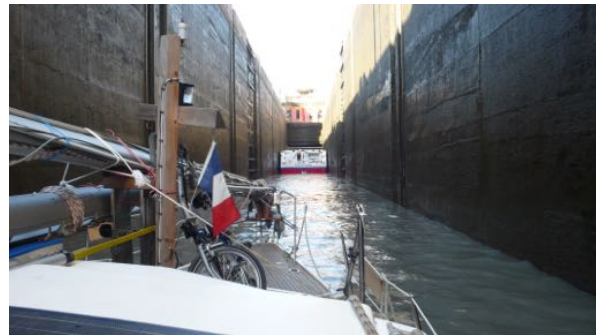
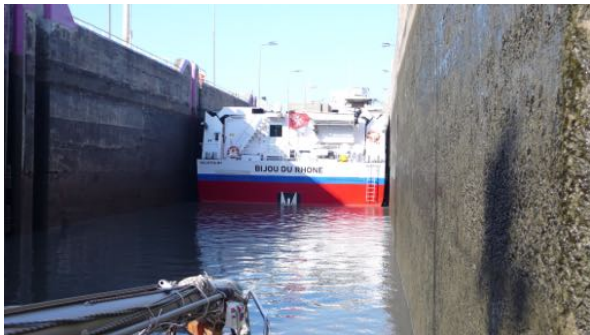
Von wegen bonne nuit! Als ich mich beim Nudelwasser-Abschütten einen Augenblick von einem vorbeifahrenden Frachter ablenken lasse, fällt mir der Topf, mir wird ganz warm. Vor allem am linken Fuß. Ich ignoriere das Pfund weichgekochter Nudeln und den Liter heißes Salzwasser auf dem mittlerweile recht glitschigen Boden, mit dem meine Kehrseite einen heftigen Kurzkontakt hatte, sause nach draußen und halte den Fuß in die Rhone-Wasser gefüllte Pütz. Ahhh, tut das gut, wenn der Schmerz nach lässt! Den Effekt verstärke ich noch, indem ich den Weinschlauch aus dem Kühlschrank nehme, und die Kühle äußer- wie innerlich zur Wirkung kommen lasse. Dann, in Ermangelung von Brandsalbe - wann passiert so was schon? Und Brand ist Brand! - packe ich After Sun auf den Fuß und bewundere den Sonnenuntergang.

Nix passiert! Zum Abendessen gibt es Spaghettisoße mit Brot.



Sa., 25. Juni, 42. Tag der Reise

Heute steht Avignon auf dem Plan, vielleicht einen Tag lang bleiben, gucken, päpstliche Kultur tanken. Aber zuerst durch die Schleuse, in der ich wieder einmal die Kunstfertigkeit der Berufsschiffer bewundere.



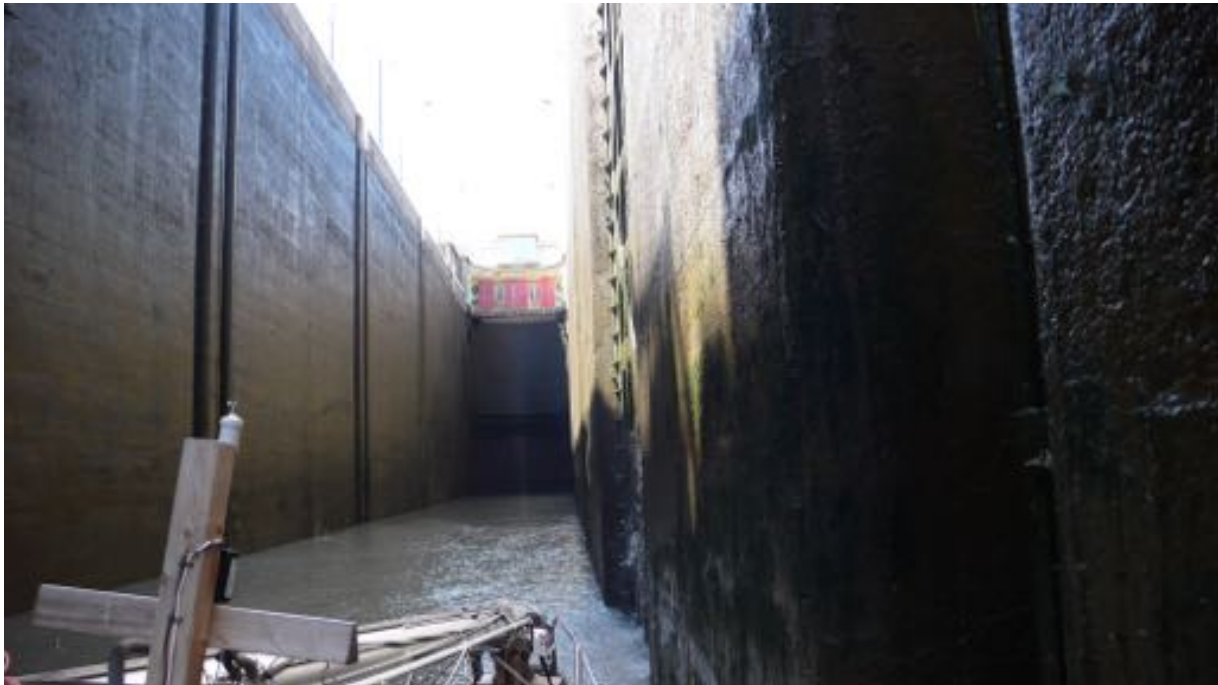
Rechts und links passt noch eine gut Handbreit dazwischen.

Aber es gibt noch eine Schleusen-Sehenswürdigkeit zu sehen, die Mutter aller Schleusen.

Zu der eile ich nun hin, auf meinem speziellen Ausguck, auf dem Innensteuerstand stehend, Oberkörper oben raus, Hintern im Warmen (für Holland und bei Schietwetter ein absolutes Kriterium, hier eher weniger), optimale Übersicht: Ich muss mir da mal nen Hochsitz einrichten!



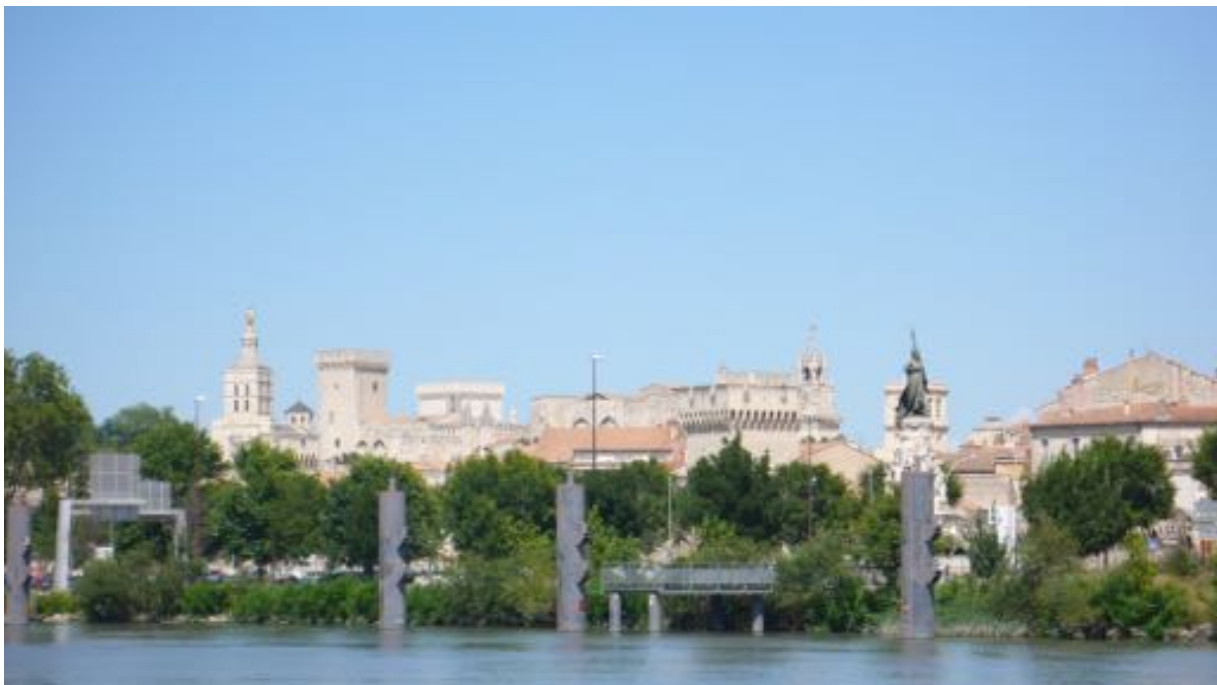
Und dann kommt sie, die l'Écluse de Bollène, 23 Meter Hub, bei ihrer Fertigstellung weltweit die Schleuse mit dem größten Hub. Schon imposant, auch wenn es, wie bei allen Rhone-Schleusen, ganz easy am Schwimmpoller nach unten geht.



Auch „retrospektiv“ ist die gesamte Anlage ein imponierendes Meisterwerk der Architektur- und Ingenieurskunst, nicht nur wegen der Schleuse selbst, die den Hub dank ausgeklügelter Zu- und Ablaufvorrichtungen im Boden in nur flotten sieben Minuten abwickelt, und zwar ohne Wildwasser, sondern auch wegen der energietechnischen Nutzung des Gefälles der Rhone, die damals wohl richtungsweisend war. Übrigens: Die Schleuse ist auf dem folgenden Bild ganz rechts.



Nachmittags erreiche ich Avignon, muss auf dem Weg zum Hafen noch stromauf abbiegen in den Bras d'Avignon und komme vorbei an den päpstlichen Palästen - was würde wohl unser bescheidener Religionsgründer Jesus auf seinem Eselchen sagen angesichts dieses unglaublichen Poms und dieser personenbezogenen Selbstdarstellung?



Etwas weiter stromauf steht die Pont d'Avignon, l'on y danse tous en rond. Korrekt heißt die mittlerweile teilweise eingerissene Brücke „Pont de Bézét“, und man darf nicht unter den stehen gebliebenen Bögen durchfahren. Egal, auch so ist sie schön, und gedanst bin ich als Austauschschüler vor über 40 Jahren auch schon auf ihr.



Dann große Ernüchterung:

Alle - ohnehin nicht üppigen und vielfach von den Locals belegten Liegeplätze - sind belegt. Ich fahre auf und ab, versuche eine kleine Lücke, aber das ist mir angesichts der Strömung und des überstehenden Mastes zu knapp; möchte an die Seite eines kanadischen Seglers, der sich windend zu verstehen gibt, dass im Prinzip gerne, aber vielleicht nicht heute, oder nicht hier; sonst bietet sich nichts an, der einzige große, freie Kaiabschnitt ist reserviert, die Capitainerie telefonisch nicht erreichbar.

Ich gebe enttäuscht auf und fahre weiter, zwanzig Kilometer weiter gibt es den kleinen Anleger von Vallabrègues. Hier ist das Anlegen wieder nicht so einfach, die Poller springen im Abstand von knapp zehn Metern weit vor vom Steg. Aber schnell winkt mich ein im Schutze von zwei großen Frachtschiffen liegender britischer Gentleman an seine Seite und ist auch beim Anlegen behilflich; natürlich hat er feste Vorstellungen zu dem zu fahrenden Manöver, die er auch bitte schön umgesetzt haben will. Aber man lernt ja gern dazu! Lohn der Mühe ist ein stimmungsvoller Abendblick über die Rhone.



Der britische Gentleman ist George, 83 und er kommt zurück von 23 Jahren MED, es wird ihm allmählich zu beschwerlich. Deshalb hat er sich in Frankreich ein Motorboot gekauft, mit dem er fortan europaweit die Binnengewässer besuchen will. Leider ist seine Maschine in Streik getreten, und er hat Mühe, einen Mechaniker aufzutreiben; zwischenzeitlich ist er etwas knapp mit Lebensmitteln, und so nimmt er meine Einladung zum Abendschluck gerne an. Ein unterhaltsamer Abend! Erhebende Einblicke zum BrExit. Zum politischen, nicht zum fußballerischen ☺.

Für den nächsten Tag ist Mistral angesagt, bis zu sieben Windstärken. Na gut, man ist ja nicht bang, was soll auf einem Fluss schon passieren?! Ich frage George, ob er an meiner Stelle fahren würde. Nachdem er mich ausführlich zu seiner über 50-jährigen Segler-Karriere aufgeklärt hat, davon lange als Commodore seines Yachtclubs, meint er nachdenklich: „ Ehhhh, well, Iiiii (er zieht es laaang) personally, eh, you know, heh, In bad wheather I use to stay home."

So., 26. Juni, 44. Tag der Reise

Ich bleibe noch einen Tag. Räume auf, putze den Schleusendreck weg, erledige kleine Reparaturen. Und gucke 'schland : Slowakei in der lokalen Kneipe. Verbringe einen weiteren Abend mit George.

Mo., 27. Juni, 45. Tag der Reise

Und am nächsten Tag hält mich nix mehr! Ich will los, nach Arles, da hab ich als Schüler meinen Sprachurlaub gemacht, und einen Tag Erinnerungen nachgehen, Arena, St. Trophime und Theater besuchen, und ob es das Grande Café de la Bourse noch gibt?



Um es kurz zu machen: In Arles gibt es einen großen Anleger für Leute-Rumfahr-Dampfer und einen kleinen Anleger, der dicht an dicht mit lokalen Booten belegt ist, ansonsten abweisende Uferböschungen. Wieder eine Riesen-Enttäuschung! Und ich versteh mal wieder nicht, warum sich die großen und interessanten Städte so schwer tun, Bootstouristen anzulocken. Saturiert?

Na gut, dann eben weiter Richtung St Louis sur Rhone und Port Napoleon! Und bald ist er erreicht, der finale Fluss- Kilometer 323. Es wird abgeraten, weiter seewärts zu fahren, da ist die Rhone nicht mehr kartographiert. So was!



Dann kommt die letzte Schleuse der Reise, an der ich doch glatt noch einen Berufsschiffer übersehe, so sehr beschäftigt mich der aufbrisende Mistral. Wieso sagt der Éclusier auch, dazu noch

auf deutsch, dass er die Schleuse extra für mich vorbereitet? Was schleicht sich dieser Berufsschiffer-Lümmel auch so heimtückisch an?! Und dann nicht mal ein gepflegter Anschiss per Funk oder Horn, sondern nur ein lautes „Eeeh!“ von seinem Vorschiff. Französisch, unkonventionell, lässig. Und ein netter Plausch in der Schleuse, beendet damit, dass ich ihm bei meiner Schleusenausfahrt bittschön flott aus den Füßen gehen soll, weil er bei dem Wind auch ein wenig Spielraum für seine Ausfahrt haben will.



Und wer nicht hören will ...



Es geht raus auf den Canal Saint Louis, der Wind brist kräftig auf, es ist ganz schön Welle und die nicht allzu breite Fahrrinne läuft parallel zum Steinwall. Während die Kiter auf der anderen Seite

laut juchzend Sätze von etlichen Metern Höhe produzieren, male ich schwarz aus, dass im Tank eventueller Dreck aufwirbelt, meine Dieselpumpe verstopft, der Motor streikt, Legerwall droht. Aber nix da, Johannes tuckert brav rund um die Ecke in Richtung Port Napoleon.

Vor lauter Stress verwackel ich das Foto vom Ende des Walls. Trotzdem ein Törn-Meilenstein, auf dem Sockel steht laut und deutlich „Port Saint Louis“. Zum ersten Mal seit langem kommt Gischt über. Ich fahre mir über die Lippen: Salz! Ich bin da, im Mittelmeer!



So komme ich nach insgesamt 81 Tagen an, bei Abzug des Zwangsurlaubs nach 45 Reisetagen, und auch davon kann man noch 10 Tage runter rechnen für den Umweg nach dem Ruderschaden.

Es waren 1636 Kilometer und knapp 300 Schleusen, wobei mein Plotter zurücklegte Strecken bei Geschwindigkeiten unter 0,4 km/h mit Verachtung bestraft. Es gab 4 längere Tunnel, davon der längste bei Balesme mit einer Länge von 4,8 Kilometern. Johannes hat zuverlässig gewerkelt und zwischen 1,3 und 2 Litern pro Stunde geschluckt, die untätigen Schleusenaufenthalte mitgerechnet, ebenso die Teilstrecken, auf denen die Flüsse mächtig geschoben haben, da war er fast schon abstinert. Die Spitzen-SOG lag deutlich über 20 km/h, in der Regel bei rund 2000 U/min.

Ich fahre rein in den XXXL-Hafen von Port Napoleon, kein Wohlfühl-, sondern ein effektiver, straff geführter Arbeits-Hafen mit allen relevanten Gewerken, und suche einen Liegeplatz, der es mir bei ablandigen mittlerweile reichlich sechs Windstärken nicht allzu schwer macht, fahre einen Anleger nach dem anderen: Mit Blick auf den überragenden Mast mag ich nicht in die Boxengassen, die „einfachen“ Plätze vor Kopf sind reserviert, der Wind lässt mich an meinem Tun zweifeln. Endlich besinne ich mich aufs Eindampfen in die Mittelspring. Und ? Nix funktioniert, aber kaum macht man es richtig, klappt's!

Schampus ist nicht an Bord, aber ein schönes Sprudelchen in magenfreundlicher Temperatur. Ich frage mich durch zu Global Nautic, mit denen ich wegen der Furlex und des Mast-Setzens schon Kontakt hatte. Ja, die Furlex sei da, morgen kommt der Mast vom Boot, wird die Furlex montiert, für übermorgen habe man einen weiteren Krantermin vereinbart zum Mastsetzen. Mein Kontakt sei Markus Hofbauer, mit dem ich ja verschiedentlich korrespondiert hätte. Er meldet sich.

Hups?! Sollte das alles so klappen? Nix da mit südfranzösischem Laissez faire? Tatsächlich. Alles klappt. Zum vereinbarten Termin ist Markus da und weist mich ein, der Kranfahrer hat seinen Kran schon angeworfen, ruck zuck ist der Mast vom Schiff und Markus ward nicht mehr gesehen, weil Furlex-Montage. Am Nachmittag steckt er seine Nase in die Pflicht: Krantermin zum Mastsetzen morgen um halb zehn, zum Komplett-Check und Wartung von Motor und Saildrive kommt der Techniker morgen um zwei, das mache man nicht selbst, sondern der lokale Volvo-Dealer.

Am nächsten Morgen: Same Procedure, alles klappt, alles perfekt, Begeisterung! Markus turnt über's Deck, setzt den Mast, spannt fachmännisch die Wanten, hilft den schweren Baum einzuhängen und die Segel anzuschlagen. Kurz nach dem Ruder geschaut und die übergroße Schraube an der Ruderanlage hinten links gerichtet, an der ich mir gestern stundenlang die Zähne ausgebissen hab. Kurz: Wer nach Port Napoleon kommt, ist bei Markus in besten Händen.





Aber dann, und ach: Die Funke funktioniert nicht! Sie ist flammneu, und als Garantiefall vor der Saison ausgetauscht worden. Leider in Ermangelung einer Antenne nicht ausprobiert. Exkrement! Was tun? Global Nautic hat binnen kurzem einen Schiffs-Elektriker an Bord. Der stellt Fragen! Wie etwa: Wo kommen die Kabel unter Deck raus? Keine Ahnung! Ist auch nicht nötig, es dauert zweieinhalb Minuten, dann hat er die entsprechenden Stellen aufgeschraubt und wühlt in irgendwelchen Kabeln. Er tauscht einige fragwürdige Verbindungen aus und macht den VHF-Test, aber: Keine Antwort.

Ich rufe meinen Forenkollegen Jan an, seines Zeichens kompetenter Elektronik-Problemlöser. Großes Überlegen! Ja, klar kann man an der Handflitsche nichts hören, wenn man an der großen Funke die Sendetaste drückt. Man muss schon was reinsprechen. Danke, Jan! Nein, an der Antenne kann's nicht liegen, wir haben eine neue Antenne direkt am Gerät angeschlossen. Dann noch ein paar Technik-Fragen, die ich für den Elektriker ins Französische radebreche. Wenn das mein alter Franz-Lehrer erleben könnte! Und nein, Global Nautic vertritt Raymarin, nicht Simrad. Insofern keine Hilfestellung. Und der örtliche Simrad-Dealer? Na ja!

Ach was, meint Jan, kein langes Hin und Her, er schickt per Express Ersatz. Danke, Jan, diesmal ganz ernst gemeint.

Mittlerweile ist Freitag, die Funke ist nicht eingetroffen, muss wohl bis Montag warten, aber ich hab auch so noch genug zu tun, das Schwälbchen Mittelmeer-tauglich und -respektabel zu machen. Also werde ich wohl bis Montag bleiben, was den Vorteil bietet, dass ich weiß, wo ich morgen Deutschland-Italien gucke. So lange bastele ich am Boot rum, probiere mein Dingi und den Außenborder aus, schreibe diesen Reisebericht und schaue den Fischen zu, wie sie die Stege ablutschen.



Am Dienstag dann geht's ab Richtung Marseille! Teil 2 der Reise, das Meer. So der Plan.



Ich freu mich drauf! Aber ein wenig Respekt vor dem großen Unbekannten ist auch dabei. Dabei habe ich schon etliche Male das Mittelmeer befahren. Natürlich geht's jetzt auf lange Tour, allein, ohne Vercharterer im Hintergrund, irgendwie ist man mehr auf sich selbst gestellt. Na, wahrscheinlich muss ich wieder mal einfach losfahren, der Rest gibt sich, und mit Ijsselmeer, Nord- und Ostsee im Erfahrungs-Gepäck sollte es nicht allzu problematisch werden.

Und? Würde ich das nochmal so machen, ein Boot binnen überführen? Na ja, ein entschiedenes „Kommt drauf an!“ Aber dazu schreib ich mal einen separaten Gedanken auf, zusammen mit ein paar Erkenntnissen zum Törn selbst.

s