M/Y RUMBALOTTE

Auf Flüssen und Kanälen durch Frankreich und Belgien nach Holland
14.5. – 4.9.2012

Streckenabschnitte 2012

S = Schleusen		km	S
Rhône - Saône		**500**	**18**
14.5.	Vallabrègues	77	2
15.5.	Avignon	20	0
17.5.	Viviers	78	3
19.5.	Valence	58	3
20.5.	Les-Roches-de-Condrieu	72	3
23.5.	Lyon	45	2
24.5.	St- Germain-au-Mt-d'Or	23	1
25.5.	Mâcon	60	1
27.5.	Pont-de-Vaux	19	1
31.5.	Chalon-sur-Saône	48	2
Saône - Paris		**545**	**160**
2.6.	Santenay	29	12
4.6.	Ecuisses	24	18
5.6.	Montceau-les-Mines	20	14
7.6.	Génelard	19	7
8.6.	Paray-le-Monial	22	7
9.6.	Digoin	13	3
10.6.	Diou	23	5
11.6.	Les Vanneaux	29	6
12.6.	Fleury-sur-Loire	30	6
13.6.	Nevers	24	5
15.6.	Cours-les-Barres	23	5
16.6.	La Chapelle-Montlinard	18	5
17.6.	Saint-Thibault	24	4
19.6.	Lere	17	3
20.6.	Briare	22	2
21.6.	Rogny les Sept Ecluses	20	14
23.6.	Montargis	37	16
25.6.	Néronville	24	8
26.6.	Nemours	16	5
27.6.	Moret sur Loing	20	7
29.6.	Melun	31	2
30.6.	Draveil	38	3
1.7.	Paris	24	3

		km	S
Paris - Belgien		**365**	**38**
8.7.	Rueil-Sur-Seine	47	2
9.7.	Cergy	36	1
10.7.	Creil	50	4
11.7.	Compiegne	40	3
12.7.	Languevoisin	46	6
13.7.	Peronne	23	3
15.7.	Sains les Marquion	38	9
16.7.	Valenciennes	54	6
17.7.	Peronnes/Belgien	32	4
Belgien/Wallonien		**246**	**19**
19.7.	Mons	39	1
20.7.	Seneffe	27	3
21.7.	Marchienne	29	3
22.7.	Namur	56	7
24.7.	Huy	32	2
26.7.	Lüttich	35	2
29.7.	Maastricht	29	1
Belgien/Flandern		**236**	**14**
30.7.	Bree	38	1
31.7.	Moo/Port Aventura	39	3
1.8.	Herentals	28	6
2.8.	Antwerpen	37	2
5.8.	Baasrode	40	1
6.8.	Gent	54	1
Hollanti		**447**	**12**
15.8.	Terneuzen	45	1
16.8.	Middelburg	35	2
18.8.	Yerseke	41	2
19.8.	Sint Annaland	26	0
20.8.	Willemstad	39	2
22.8.	Dordrecht	26	0
24.8.	Gouda	35	1
27.8.	Alphen	28	0
28.8.	Haarlem	37	0
30.8.	Amsterdam	23	1
1.9.	Marken	33	1
3.9.	Lelystad	34	1
4.9.	Elburg	44	1

Vorbereitungen

10.4.
Heute fing die Saison mit Vorarbeiten an. Um 4:30 aufgestanden, um den Morgenflug über München nach Marseille zu bekommen. Während Ostern wurde gepackt und dabei mit einer kleinen Kofferwaage versucht, im richtigen Rahmen der Gewichtsbestimmungen zu bleiben. Auf dem Flugplatz stellt sich dann heraus, dass sich die Regeln wohl geändert haben und meine Frequent Traveller Card bringt auch nicht viel Hilfe. Mit 65 € auf den Tisch lässt sich das Problem lösen, Verschicken mit DHL oder ähnlichem hätte mehr gekostet.

Das Wetter in Marseille und dann im Port Napoleon entspricht genau den traurigen Voraussagen. Starker Wind aus SSO, Regen. Meer und die Rhone sind voller Schaumkronen. In der Nacht soll es aufhören zu regnen, der Wind auf NNW drehen und nach zwei bewölkten Tagen dann sonnig werden.

Rumbalotte hat den Winter gut überstanden, etwas Regenwasser in der Bilge, sonst alles ok. Die Batterien bringen nach 5 ½ monatigem Stillstand 12,6 V. Es lohnt sich also, die Kabel abzutrennen und Selbstentladung zu vermeiden. Alle Navigationsgeräte arbeiten und auch der Bord-PC erwacht zum Leben, nachdem ich mich erinnere, dass wir für den Inverter ja eine eigene – einzuschaltende – Sicherung eingebaut hatten. Schönes Gefühl an Bord zu sein!

Mit dem Mechaniker für morgen wird es nichts, der ist nämlich zwei Wochen weg und die Firma hatte uns das nicht nach unserer „Reservierung“ Ende Januar mitgeteilt. Sie arbeiten nun an einer Lösung, damit wir die Dichtung und möglicherweise die Pumpe im Kühlkreislauf der Backbordmaschine gewechselt bekommen, während ich vor Ort bin.

Im Zimmer funktioniert das WiFi jetzt gut, im Herbst gab es da Probleme, und das erste Abendessen im Marinarestaurant war so ausgezeichnet wie immer.

11.4.
Bis in die frühen Morgenstunden hat es geregnet, nun haben wir blauen Himmel und ablandigen Wind.

Den ganzen Tag keinen Strom gehabt, Verteilerkasten sagt nichts, wird morgen geklärt. Abdeckung gewaschen, abgenommen und das kleinere Stück alleine zusammen gefaltet; für das größere Teil wird Hilfe benötigt. Stützgestell abgebaut und im Maschinenraum verstaut. Dabei festgestellt, dass unter der Steuerbordmaschine Motoren- und Getriebeöl ausgetreten ist; Fehlersuche bisher erfolglos. Neuen Bug-Flaggenmast ausprobiert; er passt nicht ganz in die vorhandene Führung, also Nacharbeiten. Auch die Befestigungen, die ich fürs schnelle Senken des Bimini gekauft habe, sind 1 mm zu stark. Alle Geräte, Pumpen und Leuchten getestet; bis auf eine Spreaderleuchte alles ok. Bilge geleert und gereinigt. Bei Heizung etwas Flüssigkeit nachgefüllt, kein Leck. Türschloss geölt und gängig gemacht. Und weil es so viel Spaß macht, alte Papiere der letzten Jahre vernichtet und Material für dieses Jahr sortiert.

12.4.
Sonnenschein, kein Wind, dafür aber winzige Gnitzen, die wunderschön beißen.

Auf der Flybridge ausprobiert, ob wir die Halterung für unseren Navigationsmonitor wegen der niedrigen Brücken und Tunnel verkürzen können. Das scheint aber gar nicht notwendig zu sein, weil die Halterung nur 1,5 cm höher ist als eine Messgerätekonsule, die wir nicht abbauen werden. Im Notfall können wir die Halterung ganz abbauen und der Monitor liegt gegen eine Leiste abgestützt schräg. Als nächstes die Bugleiter in den Anker gehängt und überlegt, wie wir sie dort stabil bekommen; einfache Lösung: sie wird mit Holzleisten eingeklemmt in die Ankerführung. Für die zu großen Biminibefestigungen keinen passenden Ersatz im hiesigen Chandler gefunden, wird in Finnland gelöst. Wasser getankt und System einschließlich Boiler getestet (nach Hinweis beim Hafenmeister hat unser Stellabschnitt auch wieder Strom bekommen). Für die Durchfahrt durch einen 500 m

langen und sehr engen Tunnel in den Ardennen das Boot noch einmal genau vermessen. Im Motorraum Masse genommen für die Ermittlung des Volumens wegen Erneuerung der Feuerlöschanlage. Ölauffangwannen unter den Motoren gereinigt und weiße Ölsaugtücher reingelegt; so ist leicht festzustellen, wo etwas tropft. Generator überprüft, wie immer leichter Austritt von Kühlflüssigkeit aus einer Pumpe, für die kein Ersatz zu bekommen scheint. Alle Meerwasserventile überprüft und gängig gemacht. Anzeigegerät auf der Flybridge ausgebaut (dummerweise war es auch noch mit Sikaflex abgedichtet) und danach die Konsole geschliffen und mit Teaköl bearbeitet. Brüchige Kunststoffringe unter den Drehzahlanzeigegeräten gegen Metallringe ausgetauscht. Leider hatte ich den Durchmesser der Geräte am unteren Ende gemessen und nicht gemerkt, dass sie oben stärker waren, die Geräte also nicht durch die Ringe passten. Aber Kunststoff lässt sich wunderschön mit dem Fein-Multimaster abschleifen! An unseren Bordklapprädern die kleinen Räder zum Ziehen der zusammen gelegten Räder ausgetauscht, Natürlich auch das nicht ohne Probleme, die neuen Räder hatten verschieden große Löcher für die Schrauben, aber nach einigem Hin und Her haben alle ihren Platz gefunden. An der Saling abplatzende Farbe entfernt, geschliffen und mit Primer gestrichen.

Zum Tagesschluss versucht, neue elektronische Karten auf den Bordcomputer zu laden. Der will allerdings das externe DVD-Gerät nicht erkennen und findet auch im Internet dafür keinen Driver. Mal sehen, ob ich in Ruhe etwas finde heute Abend.

Die versprochene Hilfe zum Zusammenrollen der großen Abdeckung kam heute auch nicht und jetzt um 21:00 fängt es an, zu regnen. Also nichts wie hin zum Boot und schnell Plastiksäcke zum Abdecken der Abdeckung zurechtgeschnitten. Nass möchte man die nicht für 6 Monate wegpacken.

13.4.
Bewölkt, ab und zu einige Regentropfen, windig.

Navigationsprogramm und elektronische Karten aktualisiert. Wieder Wasser in der Bilge, entweder leckt ein Trinkwassertank wie im letzten Jahr (und hört dann irgendwann auf) oder es kommt von der Deckdusche im Heck, die an zwei Stellen leckt. Öle inventarisiert, um genügend für einen vollständigen Ölwechsel dabei zu haben, bei uns sind das immer 32 l. Saling gestrichen. Neues Multi-Anzeigegerät auf der Flybridge eingebaut, dafür wären Hände nötig gewesen, die halb so groß wie meine sind, aber jetzt sitzt es. Untersucht, wie wir Wasser in die Bilge lassen können, um für niedrige Brücken tiefer zu liegen. Das funktioniert über das Bug-Seewasserventil für die Toilettenspülung; der Schlauch lässt sich leicht abziehen. Den Tisch auf der Flybridge vom stellenweisen Schimmel befreit und leicht geschliffen; dabei festgestellt, dass das Furnier auf der Unterseite teilweise los ist. Pönalleim hilft beim Reparieren.

Am Nachmittag im Ort zufällig einen Friseur gefunden und von ihm auch den Weg zum PlusSat zum Erneuern des Orange-Sticks für Internetverbindungen erfahren. Das ist in Frankreich extrem hoch bepreist, die günstigen Tarife gibt es nur mit Wohnort in Frankreich und französischer Bank oder Bankkarte.

Abends im Marina-Restaurant die für Freitags „vorgeschriebenen“ Muscheln und frites gegessen.

14.4.
Halb bewölkt und windig. Ab und zu schiebt der Wind schwarze Wolken aus NW, aber es regnet nicht.

Boot bis auf den Rumpf gewaschen, einschließlich aller Teak-Decks. Morgen kommt der Rumpf dran und dann kann gewachst und poliert werden. Ullas Klapprad ausprobiert: die Hinterradbremse frisst sich fest und bei der Schaltung kommen regelmäßig Fehlschaltungen, Montag wird der örtliche Fahrradservice gesucht. Saling zweite mal gestrichen.

Sicherheitshalber unsere mit Landstrom laufende Heizung ausprobiert. Erst mal sagte sie gar nichts und die Stirne legte sich in Falten. Dann ausspioniert, wie sie eigentlich an den Stromkreis angeschlossen ist, Ergebnis: über Steckdose. Und die waren nicht eingeschaltet. Dann lief sie ausgezeichnet und problemlos, man lernt immer wieder dazu.

Alle Maßnahmen am Computer waren ein Schlag ins Wasser. Der Orange-Stick aktiviert sich nicht auf dem Bord-PC, der Server zum Installieren eines Virenschutzprogrammes ist nicht erreichbar, unser Navigationsprogramm schaltet sich nicht ab und die vom Hersteller genannten Maßnahmen bringen keinen Erfolg. C’est la vie!

15.4.
Kalt und windig, 45 – 65 km/h, Böen 85 km/h. Die gefühlte Temperatur nähert sich morgens dem Gefrierpunkt.

Trotzdem Rumpf gewaschen, gewachst und poliert. Morgen kommt noch eine Schicht „extra gloss protection“ drauf. Wachsen der Aufbauten begonnen. Tisch der Flybridge mit italienischem Wundermittel geölt und auch gleich alle anderen zu ölenden Teakteile bearbeitet. Kleine Malarbeiten weiter gemacht. Analyseprogramm für das NMEA-Netz auf den Bord-PC geladen. Bilge getrocknet, in 2 Tagen hatten sich 10 l Wasser angesammelt.

Morgen sollen nun der Elektriker und der Mann für Alles kommen.

16.4.
Der Mistral faucht weiter durch die Marina. Dummerweise auch in mein Schlafzimmer, da das nach Norden gehende Fenster keinerlei Dichtungen aufweist und der Wind also mit viel Lärm durch alle Ritzen und den nicht schließbaren Lüftungsschlitz bläst.

Um 8:00 war natürlich niemand beim Boot, keine Ahnung was die Aussage „wir fangen um 8:00 Uhr an“ eigentlich bedeuten sollte. Also in Ruhe erst einmal den extra gloss protector aufgetragen, die Rettungswesten zum Testen aufgeblasen, den VHF-Distress getestet, etwas gestrichen und geölt. Im Büro nach einem Fahrradservice im Ort gefragt; den gibt es nicht, nur mittwochs kommt ein Mann auf den Wochenmarkt und arbeitet dann dort ambulant. Im Marine Service Büro treffe ich den Elektriker, der heute auf keinen Fall kommen kann. Der Leiter verspricht ihn nun mal wieder für morgen, und Thierry soll nach 12:30 kommen. Kurz zum örtlichen Baumarkt gefahren, um eine kleine Abziehklinge zu kaufen für die Teakarbeiten, haben aber nichts Vernünftiges. Dafür nehme ich einen französischen Stecker mit, um noch einen Adapter für Landstromanschluss zu basteln, und finde auch Rohrisolationsschläuche, mit denen unsere Reling in den kritischen Tunneln geschützt werden kann.

Zu spät zurück, um vor 12:30 etwas zu essen. Dafür wird der Rumpf nun in einer Stunde das zweite und letzte Mal poliert. Den Baum wieder am Mast befestigt, ging auch alleine. Gegen 14:00 erscheinen dann Regis und Thierry und wir nehmen die wenigen und kleinen Arbeiten auf. Mich trifft fast der Blitz, als Regis mitteilt, dass die leckende Deckdusche Ende Mai repariert werden kann. Morgen wollen wir weiter über Termine reden. In jedem Fall schiebe ich alles, was nicht wirklich wichtig ist, auf den Herbst. Am Nachmittag die zu reparierenden Stellen am Heckspiegel geschliffen und für das Lackieren vorbereitet. Dann mit dem Auto nach Martique in einen größeren Baumarkt gefahren, aber auch da kein Glück mit meiner Abziehklinge gehabt, jedoch mal etwas Abwechslung.

Ach ja, weil das hier mit Terminen sehr hektisch zuzugehen scheint, habe ich sicherheitshalber schon mal für den 11. Mai um 10:30 das Launching für die Rumbalotte reserviert.

17.4.
Bis Mittag starker Wind aus Nord, am Nachmittag auf West gedreht und nachgelassen. Jetzt ist es draußen ungewohnt ruhig.

Im Laufe des Tages alle Wachs- und Polierarbeiten fertig gestellt. Dingi gewaschen und weil Hilfe bekommen sehr schwierig erscheint, das Boot alleine an Deck gehoben. Dafür mussten aber die schweren Holzbodenplatten rausgenommen werden. Jetzt ist es an seinem Platz, voll gepackt – wir werden es dieses Jahr auf den Kanälen nicht brauchen – und abgedeckt. Heckspiegel, Reling und Teakleisten im Bug das erste Mal reparaturlackiert. Mit Regis Antifoulingarbeiten besprochen und bestellt; ich war allerdings der Meinung, dass sie schon im Herbst bestellt waren. Polieren von Welle und Propeller gehören nun allerdings nicht zum Preis, im Herbst war es mündlich bestätigt. Werde sie selbst bearbeiten. Weil nicht sicher ist, was an der Deckdusche kaputt ist (Kunststoff gebrochen) sicherheitshalber eine neue bestellt, die soll auch in 2 Wochen nun eingebaut werden. Überraschung von der Motorenseite: morgen soll ein Mechaniker kommen zum Austauschen der Pumpendichtung und lt. SMS auch der Elektriker nun um 8:15 erscheinen. Stört ja fast bei den Lackierarbeiten! Zum Tagesabschluss Sitzkissen auf die Flybridge gebracht, sieht richtig wohnlich aus.

18.4.
Elektriker und Mechaniker kommen kurz nach 8:00! Elektriker baut Landstromadapter für französische Steckdosen, repariert mein 12 V-Ladegerät für den PC, bringt wieder Licht in zwei Instrumente auf der Flybridge (irgend jemand hatte dort mal alle Lichtquellen „gekappt“), gemeinsam befestigen wir die neuen Montageringe für die Drehzahlanzeigen. Kaputtes Spreaderlight gewechselt. Und er bringt auch noch die Batterie für den Generator und 5 x 5 l Motorenöl. Mit ihm und dem Mechaniker können wir nun auch endlich die große Bootsabdeckung zusammenlegen und verstauen.

Mit dem Mechaniker gehe ich die Teilezeichnungen und mitgebrachten Ersatzteile neben der auszuwechselnden Dichtung durch, dann macht er sich an die Arbeit. Als er etwas aus der Werkstatt holt, bittet er mich, mit dem Servicechef für Mechanik zu sprechen. Der teilt mir mit, dass sie die Arbeit nicht machen werden, weil sie keine Teile an der Pumpe austauschen können, ich müsste eine neue Pumpe und keine Teile bringen. Auf meinen Hinweis, dass sein eigener Mechaniker im Herbst festgestellt hat, dass ich die Dichtung zum Austauschen besorgen muss und auf meine eigene Frage, ob man auch etwas an der Pumpe machen muss, dies klar verneint hat, antwortet er, dass das alles ein Missverständnis sei. Nur Dichtung austauschen geht nicht, neue Pumpe muss her. Er

selbst hat sich das alles auf dem Boot allerdings nie angesehen. Die Pumpenteile brachte ich vorsichtshalber mit, falls man doch etwas benötigen würde. Zurück am Boot ist der Mechaniker selbst erstaunt und meinte, er könnte natürlich die Dichtung austauschen, aber Chef ist Chef. Das lass ich dann aber. Der Kühlwasserstand wird ohnehin regelmäßig geprüft, schauen wir im Herbst weiter. Dann haben wir noch das de-winterizing der Motoren gemacht, sie sprangen beim ersten Versuch sofort an und liefen wunderschön rund.

Am Nachmittag weiter reparaturlackiert, Kisten auf der Flybridge aufgeräumt und zum Schluss Wellen und Propeller gereinigt.

19.4.
Geweckt durch die Regentropfen, die auf die blecherne Fensterbank fielen. Aha, also erst mal kein Lackieren. Nach 8:00 Uhr hörte es dann schon auf und um Mittag war sonniges Wetter.

Als erstes das Boot getrocknet, dann an die Innenarbeiten: Kleidung inventarisiert; neuen Mobile Power Inverter 150W ausprobiert; getestet, ob der Orange-Stick auf dem alten XP-Laptop funktioniert, dann das Binnennavigationssystem Navigo mit kleinem USB-GPS auf der Flybridge getestet. Funktionierte gut, nur sieht man auf dem Laptop-Bildschirm draußen im Sonnenschein nicht sehr viel. Mit Regis wollten wir um 11:00 die freiwillige „TÜV“-Liste der Rumbalotte durchgehen (war schon im Herbst grundsätzlich vereinbart), damit ich für den Club auch eine externe Bestätigung bekäme. Um 11:00 teilt er dann mit, dass er mit der Versicherung gesprochen habe und es nicht machen kann, weil er sonst möglicherweise später zur Verantwortung gezogen werden könnte. Ok, was soll’s, man kann die Sachen ja auch wirklich schwierig und umständlich machen. Besonders fällt auf, dass im ersten Schritt erst einmal alles versprochen wird, und einen Augenblick später geht dann nichts mehr. So hatte ich Zeit, die Batterie des Generators wieder einzubauen. Ist immer ein Vergnügen, weil dazu das gesamt Lärmschutzgehäuse abgebaut werden muss. Gassystem überprüft, die Küche arbeitet!

Am Nachmittag weiter lackiert, kleine Holzschäden ausgebessert, gestrichen und schließlich mit neuem Mittel gegen Flugrost (Nevrdull) Stahlrohre und Instrumente geputzt. Das Zeug ist wirklich gut. Letztlich fiel mir noch auf, dass die Türschwelle recht unansehnlich war. Also alten Lack runter, schleifen und erste neue Schicht aufgetragen.

Eigentlich wollte ich bei dem schönen Sonnenschein auf der Flybridge Abend essen und Wein trinken. Aber gegen 17:00 wurde es schlagartig kalt und stürmisch, da lief draußen nichts mehr.

20.4.
Letzter Tag bei Sonne, Wärme, dicken Wolken, kaltem Wind

Bilge geleert und getrocknet, in einer Woche ungefähr 10 l Wasser geleckt (entweder aus einem Wassertank und/oder der Deckdusche). Wassertanks geleert. Fenster (Schiebefenster) durchprobiert, alle ließen sich öffnen. Befestigungsdreieck des Flybridge-Ruders fertig gestrichen. Vom Hecknamensschild platzt der Lack ab; geschliffen und lackiert. Neues Multianzeigegerät programmiert, ließ sich durch Kopieren von einem zweiten Gerät im NMEA-Netz blitzschnell durchführen. Bei diesem zweiten Gerät bemerkte ich, dass es nicht richtig fest sitzt, versuche von hinten an die Befestigungsschrauben zu kommen und auf einmal bricht das ganze Gerät aus der

Montageöffnung, Plastikteile brechen ab. Es funktioniert aber weiterhin und ist jetzt mit Superklebeband befestigt. Versucht, eine Fehlfunktion im Navigationsprogramm (Programm ließ sich nicht schließen) zu beseitigen. Das gelang auch, aber nun gibt es neue SW-Probleme, der Hersteller wird wieder angeschrieben. Virenschutzprogramm auf den Bord-PC geladen.

Den Heckflaggenstab reparaturlackiert und allen Teakteilen den letzten Reparaturanstrich verpasst. In 2 Wochen kommt dann auf alles 1 oder 2 Schichten Lack.

Um 16:00 Richtung Marseille los gefahren mit kurzem Zwischenstopp im Hafen von Port-Saint-Louis. Dort sind jetzt Gästeplätze mit Fingerplattformen eingerichtet und es gibt auch genug Platz zum Längseitsanlegen. Um 3:00 Uhr am Samstagmorgen wieder zu Hause in Finnland angekommen.

5.5.
Nach 2 Wochen Haus- und Hofarbeiten in Finnland heute zum endgültigen Saisonstart nach Port Napoleon gekommen. Enttäuschung am Boot: von den vereinbarten Arbeiten ist nur das Antifouling gemacht, und das sieht nach meiner Meinung nicht gut aus, ungleichmäßig gestrichen, auf der rechten Seite überall Farbspritzer. Da gibt es am Montag einiges zu klären. Zinkanoden an den Wellen und für den Bugstrahler angebracht und dort den Propeller befestigt. Keine Ahnung, wer ihn gelöst hatte. Wasser aufgefüllt, Strom angeschlossen (Batterien 12,5 V, bei Abfahrt 12,7), mitgebrachte Sachen verstaut. Schloss der Mastercabin-Tür gerichtet und zum Schluss Heckspiegel, Stufen zur Flybridge und Bodenleiste der Haupttür lackiert.

6.5.
Während der Morgenkühle noch verschiedene PC-Programme und Windows aktualisiert. Danach wollte das Display nicht mehr richtig funktionieren, weil beim Graphic-Driver verschiedene Versionen nicht zusammen passten. Also im Internet nach aktuellem NVIDIA-Driver gesucht, installiert und alles richtig angepasst. Dann den ganzen Tag lackiert. Am späten Nachmittag Biminigestell aufgestellt und neue Schnellbefestigungen ausprobiert, funktionieren gut, Ulla muss noch 2 Stück mitbringen. Stahlrohre und Instrumente poliert. Die Farbpartikel vom Antifouling-Anstrich sind überall, weis der Kuckuck, was und wie die da gearbeitet haben. Den Großteil beseitigt, Warten hat ohnehin keinen Sinn.

7.5.
Mit Regis über die ausstehenden Arbeiten und das Antifouling gesprochen. Sie hatten selbst bemerkt, dass das bisherige Ergebnis schlecht war und werden auf eigene Kosten noch eine Schicht auftragen. Wie alle anderen Arbeiten, soll das am Mittwoch geschehen, knapp wie immer. Zu den Farbpartikeln und wahrscheinlich in der Feuchte festgesetzten Schleifstaub kann er nichts sagen. Chromteile poliert. Mit Händler in Finnland telefoniert und einige Teile bestellt, die Ulla mitbringt. Navigationsmonitor auf der Flybridge ausprobiert, nach kurzem „Blackout“ wegen schlechtem Kontakt funktioniert er. Plexi-Windschutzscheiben abgebaut, weil sie zu hoch sind für die niedrigen Brücken. Teakteile auf der Flybridge geschliffen und lackiert, danach ebenso die Heckreling und die Luke in der Vorderkabine. Reling zweite Mal lackiert. Unseren „Picknick“ Tisch und Stühle abgeschliffen und angefangen, mit Teaköl zu bearbeiten. Dabei stoße ich auf einmal mit dem Kopf (rechtes Ohr) gegen das Ruderblatt und kippe dabei die Farbdose um. Mit dem verbleibenden Rest werden die beiden Stühle fast fertig, der Tisch wartet auf bessere

Zeiten. Am Abend kurz in den Ort gefahren und eine Runde in der Marina und am Rhône-Ufer gemacht.

8.5.
Böse Überraschung am frühen Morgen: alles ist dick mit Tau bedeckt, es muss in der Nacht sehr kühl gewesen sein. Dummerweise hat das mein gestern Nachmittag aufgetragener Lack nicht vertragen, den Glanz hat er mit Trübsein vertauscht (ich auch!). Den ganzen Tag ist es stark bewölkt mit Wind aus Südost. Guter Tag, um das Boot innen aufzuräumen und zu putzen, jetzt sieht es schon wohnlich aus. Endreinigung der blauen Farbpartikel, von denen mir immer noch unklar ist, wie sie die beim Antifouling-Streichen verursacht haben. Auch für den Picknicktisch findet sich im umfangreichen Materiallager ein Teaköl. Und trotz der dunklen Wolken lackiere ich die Heck-Reling und die Luke der Bugkabine. Nun die Daumen halten, dass morgen der Service tatsächlich antritt und den Rest der Arbeiten erledigt.

9.5.
Heute hat dann mal alles geklappt! Thierry erschien kurz nach acht Uhr und hat alle offenen Arbeiten erledigt. Die Antifouling-Farbe traf am Nachmittag ein und der Maler hat eine weitere Schicht aufgetragen. Nun klärte sich auch der Grund für das Blaufärben der Rumbalotte. Beim Arbeiten herrschte starker Wind bei hoher Luftfeuchtigkeit und am nächsten Tag hatte es geregnet. Er hatte das alte Antifouling maschinell angeschliffen und der Schleifstaub wurde vom Wind auf den Rumpf getragen. Fall geklärt, shit happens. Die restlichen Innenräume aufgeräumt und gereinigt, Fenster gewaschen, Öl- und Kühlwasserstand überprüft. Nachdem wir die Plexiwindschutzscheiben auf der Flybridge abgebaut haben, musste eine Lösung gefunden werden, wie die Abdeckung, die über die Scheiben gespannt war, nun angebracht wird. In der Türkei hatten wir einmal eine Menge Teleskopstangen gekauft, um einen Sonnenschutz spannen zu können (wurde niemals eingesetzt), damit gelingt es. Alle Fensterläufe gängig gemacht. Und nachdem ab Mittag auch die Sonne schien, die restlichen Lackierarbeiten fertiggestellt. Somit verbleiben nur einige Kleinigkeiten für die nächsten Tage, wir sind fertig!
Dann war auch Zeit, um Ulla vom Flughafen in Marseille abzuholen. Jetzt ist das Rumbalotte-Team vollständig versammelt.

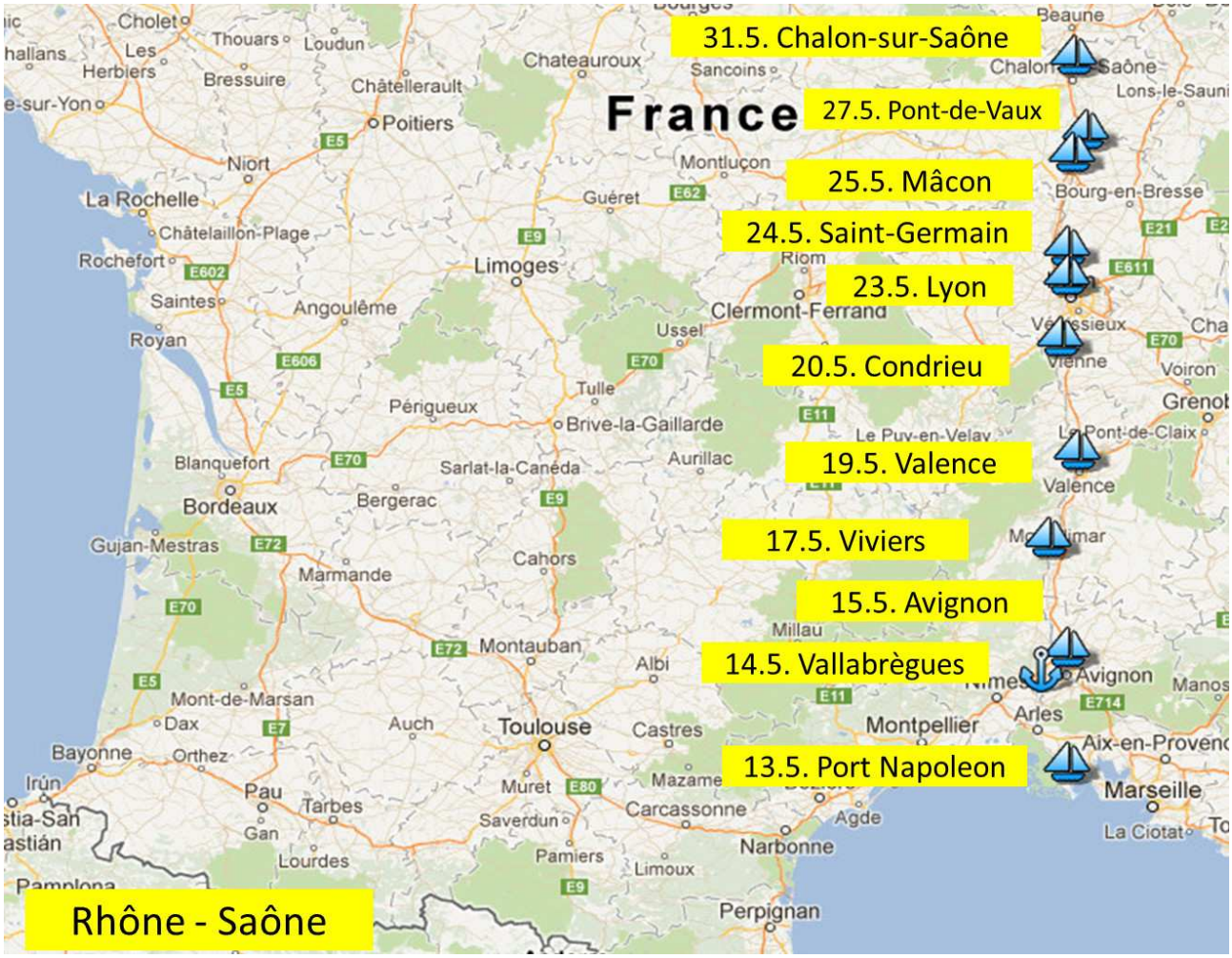
10.5.
Leichter Morgentau hatte wieder einen Teil der restlichen Lackarbeiten verdorben, erneuter Versuch am Nachmittag. Auf der Flybridge die Seitenbespannungen angebracht, das Bimini aufgebaut, alle Festmacher durchgegangen und nicht benötigte im Dinghi verstaut. Wasser getankt. Am Nachmittag versucht, Sandsäcke als Zusatzgewicht zu kaufen, Sand gibt es hier aber nicht in Säcken. Dafür einige Steinplatten mitgenommen, die wir auch leichter unterbringen können (bringen auch mehr Gewicht auf kleinerer Fläche). Flaggen und Wimpel angebracht und diverse Kleinarbeiten erledigt. Morgen um 10:30 kommt die Rumbalotte dann ins Wasser.

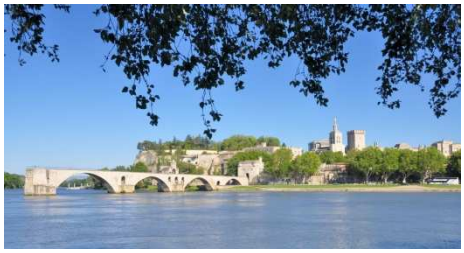
11.5.
Und nun schwimmt sie tatsächlich. Der Transport der Boote hier ist wirklich äußerst professionell organisiert. Ein englisches Segelboot konnte nach dem launching den Motor nicht starten und lag etwas im Weg, aber wir kamen gut daran vorbei und fanden einen passenden Liegeplatz. Das erste Mal Fahren nach dem Winter ist immer wieder ein Erlebnis und komisches Gefühl. Dann ging es weiter mit den Arbeiten: Toiletten überprüft, Ölstand kontrolliert, Schwarzwassertank im Bug mit Wasser (100 l) als Gewicht gefüllt (wir kommen mit dem Hecktank gut aus), die schweren Steinplatten im Schrank auf der

Flybridge untergebracht. Generator laufen lassen, ….nur der sagte gar nichts! Elektriker war nicht gleich zu bekommen, also erst einmal selbst die Batterie gemessen, Ergebnis = kein Strom. Nachdem er auch am Nachmittag nicht kam angefangen, genauer zu überprüfen. Nun bekam ich auch die 12 V für die Batterie ins Messgerät. Nächster Schritt die Elektrik beim Startschalter. Und dort fand ich dann eine Leitung, die frei hing >>> Problem gelöst. Thierry hat noch in unsere Maststütze ein weiteres Stellloch gebohrt zum leichteren Handhaben im Einmannbetrieb. Nun kamen das erste Mal auf unserer Fahrt ab Finnland unsere 2 Treibstoffkanister á 20 l in Einsatz. Beim örtlichen Baumarkt fülle ich sie mit kleinen Steinen (3,20 €) und bringe sie dann im Bugankerkettenraum unter, wieder mehr Gewicht. Dann haben wir die Höhe der Rumbalotte genau vermessen und sind nun auf 3,47 m über Wasser an der höchsten Stelle gekommen, nachdem alles einfach Abzubauende abgebaut/abgesenkt war. Immerhin unter der offiziellen Höchstgrenze von 3,50 m für einen Großteil der Brücken! Im Supermarkt die Küche aufgefüllt und am Abend im Marinerestaurant das letzte Mal Muschelessen (jeden Freitag im Programm).

12.5.
Am Morgen alle Sachen aufs Boot gebracht, dann Mietwagen in Port de Bouc abgegeben und mit Taxi zurückgekommen. Ulla hat gleichzeitig die Arbeitskleidung durch die Marina-Waschmaschine laufen lassen. Reisetaschen tief im Motorraum verstaut, Bilge abgesaugt und geprüft, ob Wasser auch aus der Steuerbordwellendichtung tropft (dafür muss der Lärmschutzkasten des Generators abgebaut werden). Scheint nicht der Fall zu sein, aber wahrscheinlich leckt das Ansaugventil des Heckkabinen-WC, wird morgen angeschaut. Ab Mittag bläst der Mistral und morgen gemäß Meteo-France ziemlich heftig, also bleiben wir noch in der Marina. Versuche nicht funktionierende USB-Verbindungen am Navigations-PC in den Griff zu bekommen. Zwei Anschlüsse reagieren überhaupt nicht und die Maus auf der Flybridge will auch nicht. Nach einigen Versuchen hin und her wechsele ich einfach den USB-Hub aus und schon funktioniert alles. Versuche, den Sounder wieder einzurichten, schlagen allerdings fehl; also kommunizieren wir weiter mit dem Lieferanten. Am Abend bekommen wir noch Besuch von schwedischen Freunden und essen gemeinsam in der Josefine, so fängt die Saison gut an!

Rhône – Saône


31.5. Chalon-sur-Saône
27.5. Pont-de-Vaux
25.5. Mâcon
24.5. Saint-Germain
23.5. Lyon
20.5. Condrieu
19.5. Valence
17.5. Viviers
15.5. Avignon
14.5. Vallabrègues
13.5. Port Napoleon
France
Rhône - Saône



13.5.
Die erste Nacht auf dem Boot verbracht, der Mistral bläst den ganzen Tag noch stärker als gestern. Hat keinen Sinn bei diesem Wetter loszufahren. Am Vormittag gibt es noch genug zu tun: Meerwasserventil der Hecktoilette überprüft (tropft ganz leicht, kein Problem), Kühlschrankbeleuchtung ausgebaut (kaputt), Flybridge-Radio endlich abschalten können (da lief ein Demo-Programm mit dauerndem Diskolicht), Instrumentenanzeigen konfiguriert/upgedatet (einige laufen nun besser, andere nicht; es lebe die Elektronik). Und schließlich mal wieder Unterlagen aktualisiert.
Dann haben wir endlich mal einen Spaziergang in die Stadt gemacht und dort im „Pass Port“ den Muttertag gebührend begessen. Am Abend die mit Steinen gefüllten Brennstoffkanister wieder aus dem Ankerkettenkasten gehievt und in der Bugkabine verstaut. So bleibt der Anker funktionsfähig.

14.5.
Kurz nach 7 Uhr sind wir los gefahren. Immer noch starker Wind aus Norden, aber viel weniger als gestern. Die Zeiten für die Schleuse in Port Saint Louis geben Rätsel auf. Die Anschlagtafel an der Schleuse, ein französischer Guide und ein deutscher Revierführer weisen alle voneinander abweichende Zeiten aus. Der 4. Zeitplan hängt in der Marina aus und erweist sich endlich als richtig. Um 8:45 können wir gemeinsam mit einem holländischen Motorsegler in die Schleuse einfahren und kurz darauf geht es auf der Rhone Richtung Norden. Den ganzen Tag über kommen uns nur ein Freizeitboot und 3 Berufsschiffe entgegen, mit einem schleusen wir. Der Fluss erinnert an den Main mit busch- und baumbestandenen Ufern, nur ist er breiter. Strömung haben wir zwischen 3 und 8 km/h. Besonders an Brücken und Anlegestellen verdrücken Strömung und Wirbel das Boot schnell.

In Arles, unserem Tagesziel, gibt es überhaupt keine Möglichkeiten, anzulegen. Die Kaianlagen sind neu gestaltet, aber an Freizeitschiffer hat hier keiner gedacht. Also fahren wir weiter. Die im Fluvial-Führer angegebenen möglichen Liegeplätze erweisen sich als unbrauchbar. So nehmen wir auch noch die Schleuse Beaucaire mit 12 m Höhenunterschied und ankern kurz danach bei km 261 im Strom vor dem Dorf Vallabregues. Die kleine Marina hier ist ebenfalls voll und wohl nur für Einheimische gedacht. Ab späten Nachmittag hat auch der Wind nachgelassen und es ist angenehm warm. Gemäß France Meteo ist das aber nur ein Zwischenspiel, auch die nächsten Tage werden reichlich kühl und windig. Motorenraum überprüft, alles zu mindestens im hellgrünen Bereich.

15.5.
Absolut ruhige Nacht auf dem Fluss. Kurz nach 11:00 kommen wir in Avignon an und finden auch gleich einen Liegeplatz am Kai „Ligne“ unterhalb des Papstpalastes. Wir versuchen, für Ulla bei SFR einen Internet-Stick mit Prepaid zu kaufen. Die gibt es nicht,

d.h. es gibt keine SIM-Karten. SFR verweist uns an einen Händler auf der anderen Straßenseite. Er verkauft aber keine und will uns zum SFR-Laden schicken……. Wir beschließen, nun eben doch auch für Ulla einen Stick von Orange zu kaufen, Geschäft ist wieder am Nachmittag geöffnet. Nach dem Mittagessen packen wir Ullas Klapprad in ein Taxi (Bremsen und Gangschaltung wollen nicht richtig) und fahren zum Service; die stellen den Fehler fest = Korrosion, brauchen aber für den Service 10 (sprich: zehn) Tage. Mit guten Ratschlägen und einer Spraydose speziellen Rostlösers und Schmiermittels verabschieden wir uns wieder. Mit dem Taxi geht es auch noch zum örtlichen Baumarkt, wo wir einen neuen Duschschlauch erstehen, der alte hatte einen Riss bekommen. Zurück am Boot mache ich mich an das Fahrrad und in einer Stunde ist alles erledigt, wieder etwas hinzugelernt. Dann geht es zu Orange, dachten wir. auf dem Weg verlaufen wir uns in den engen Gassen hinter dem Papstpalast und kommen 5 Minuten vor Ladenschluss an. Ist aber auch egal; denn auch Orange hat keine SIM-Karten für Prepaid-Lösungen! Grund, warum größter und zweitgrößter Betreiber Frankreichs keine SIM-Karten für die Kunden haben ist unbekannt und uns natürlich absolut unverständlich, wo sind wir hier eigentlich??

16.5.
Am Vormittag noch einige Tagesarbeiten erledigt, dabei auch beim Suchen nach der Waschmaschine in der Capitainerie Toiletten und Duschen gefunden. Danach Avignon erkundet. Die Altstadt ist ganz mit einer Stadtmauer umgeben, nach dem gestrigen Verlaufen kennen wir uns nun gut aus. Höhepunkt der Papstpalast. Am späten Nachmittag mache ich dann noch eine Fototour, um die besseren Lichtverhältnisse zu nutzen. Gerade noch in den letzten Minuten komme ich auf der Westseite des Rhône-Hauptarmes in Villeneuve- lès- Avignon auf den Turm Philippe le Bel, von dem man eine ausgezeichnete Aussicht auf Avignon, das Rhônetal und die Festung Saint-André hat. Den ganzen Tag hatten wir noch starken Wind aus NW, morgen soll er auf ESE drehen.

17.5.
Kühler Morgen, aber der Wind hat sich gelegt und es ist klar. An der ersten Schleuse, Avignon, müssen wir 1:20 Stunden warten, mit uns schleusen dann 4 weitere Sportboote, die sich alle am Abend im gleichen Hafen wieder treffen. Bei den nächsten beiden Schleusen geht es schneller. Auf der Rhone ist nun mehr Verkehr, als am ersten Tage. In Saint-Étienne-des-Sorts wollen wir anlegen, nur ist hier noch Winter, die Schwimmstege sind noch nicht ausgelegt. So fahren wir weiter, schleusen noch in Bollène 26 m in knapp 10 Minuten und fahren dann den langen Zuflusskanal Donziere – Mondragon entlang. Auf der Ostseite erheben sich herrliche Kalkklippen. Im Hafen von Viviers hilft der Hafenmeister beim Anlegen, die Stege sind sehr kurz und die Wassertiefe am Kai sehr viel weniger als die angeschlagenen 2 m. Vom örtlichen Nachbarboot bekommen wir Empfehlungen für ein Restaurant (le Relais de Viverais) und ihr Mann fährt uns dort sogar hin. Mit uns zwei Franzosen, die mit uns geschleust hatten, die Wirtin bringt uns später zum Hafen zurück.

18.5.
Wir bleiben in Viviers. Bis mittags immer wieder leichte Regenschauer, das Barometer fährt eine Achterbahn. Dann klärt es sich endlich auf, wir machen einen Gang durch den Ort bis hoch zum historischen Zentrum. Schöner Platz mit guter Aussicht auf das Rhônetal. Beim Kontrollieren unseres Lecks am Frischwassertank stelle ich fest, dass eine Schlauchschelle bei der Befestigung des Auspuffschlauches am Stutzen fast durchgerostet ist; sicherheitshalber mit zwei Kabelbindern abgesichert, bis ich irgendwo neue Schlauchschellen bekomme, die passende Größe liegt zu Hause! In der kleinen

Marina ist es ruhig, nur ein Boot ist heute angekommen, drei waren weiter gefahren. Neben der Marina am Stadtkai legen große Fahrgastschiffe an.

19.5.
In der Nacht und am Morgen etwas Regen, halbbedeckter Himmel. Wir haben Glück, dass wir in der ersten Schleuse gleich mit dem Lastkahn Graciosa schleusen können. Wir fahren die gleiche Geschwindigkeit wie sie und schleusen alle drei Tagesschleusen ohne Wartezeiten gemeinsam. Wie schon in den Vortagen muss man beim Fahren auf das Treibholz in der Rhone achten, soviel hatten wir auf der Donau nicht gesehen. Auf der Westseite des Flusses zieht sich eine Hügelkette entlang, schöne Landschaft. In der dritten Schleuse müssen wir uns noch einmal verlegen, weil ein 30 – 40 m langer umgebauter Lastkahn mit Manövrierschwierigkeiten noch nach uns einfährt, auch das klappt, nachdem der Schleusenwärter sein Einverständnis gegeben hat. Am Nachmittag kommt starker Südwind auf, der uns zwar voran schiebt, aber beim Anlegen in Valence etwas Probleme macht. Ein norwegisches Boot, m/s Maja, hilft uns. Wir hatten sie bereits in Avignon und Viviers gesehen wie auch den Einhandfahrer Traumfänger, der ebenfalls später in den Hafen kommt. Besorge beim Chandler Schlauchschellen und wechsele sie am Auspuffrohr aus. Da das Restaurant in der Marina umgebaut wird, fahren wir mit den Rädern in die Stadt zum Essen. Im Dunkeln zurück; denn bei beiden Rädern funktionieren die Scheinwerfer nicht, die Aufgabenliste wächst.

20.5.
Nachts wieder etwas Regen, am Morgen leicht bewölkt aber windstill. So bleibt es bis Mittag, schön zu fahren. Den Norwegern bricht beim Abfahren der Stift im Bugstrahler, sie bleiben zurück und organisieren die Reparatur. Schleusen geht wieder ohne Wartezeiten und alleine, wir kommen gut voran. Das kann man von dem umgebauten Lastkahn, der gestern mit uns schleuste, nicht sagen. Wir sehen ihn wieder auf einer seeähnlichen Ausbuchtung der Rhone. Sie winken uns heran und dann klärt sich, dass sie auf Grund gelaufen sind. Helfen können wir allerdings nicht, denn um dieses Boot wieder ins Fahrwasser zu bekommen, braucht man etwas Größeres als die Rumbalotte. Auf den Treidelpfaden sind viele Läufer, Spaziergänger und Radfahrer unterwegs, es ist Sonntag. Am Nachmittag holen uns die dunklen Wolken mit dem Südwind ein, erst einige Spritzer, aber später regnet es richtig, Und natürlich auch beim Einlaufen in die Marina Condrieu. Einen weiteren Regenguss bekomme ich von unseren Bootsnachbarn, die erzählen, dass der Canal Central ab heute für längere Zeit wegen Wassermangels gesperrt sei und somit unser geplanter Weg nach Paris so nicht möglich ist. Darüber hinaus ist die Hebebrücke beim neuen Hafen in Lyon am Freitag kaputt gegangen und der Hafen für uns nicht nutzbar. Heute Abend gibt es noch viel zu klären!

21.5.
Erst einmal mussten wir aber am Abend klären, wo hier ein Restaurant auf wäre. War aber im ganzen Ort nicht zu finden, Sonntagabend. Der örtliche Pizzabäcker machte gutes Geschäft. Die ganze Nacht und heute bis in den späten Nachmittag hinein hat es ununterbrochen geregnet, also bleiben wir in Condrieu. Inzwischen haben wir Alternativrouten wegen der Sperrung des Canal Central ausgearbeitet und auch die Fotos der letzten Tage sind geordnet. Am Abend ausgezeichnet gegessen im Beau Rivage, 4 Sterne.

22.5.
Wetter ist weiterhin mies, kühl und regnerisch. Irgendwann erinnern wir uns, dass wir ja auch Heizung haben und schalten die endlich ein. Nun lässt es sich schon besser aushalten. In der Marina liegen noch drei weitere Grand Banks, zwei in normaler Verfassung und eine ….. vergiss es. Solche Boote sieht man hier allerdings überall. Mit den zwei „normalen“ haben wir uns eine ganze Zeit unterhalten. Ich hatte gestern die französische Kanalverwaltung VNF angemailt wegen der Sperrung des Canal Central und (unerwartet) heute eine Antwort bekommen. Der Kanal sei prinzipiell offen, es müssten für die Durchfahrt allerdings Sonderregelungen, z.B. Zusammenfassung der Boote in Gruppen, durchgeführt werden, weitere Informationen unter Telefonnummer …… Also fahren wir ganz ruhig bis Chalon-sur-Saône und sehen, was Sache ist. Die Alternativrouten haben wir in jedem Fall schon ausgearbeitet.
Am Abend legt das auf Grund gelaufene Boot am Außensteg der Marina an, vielleicht sind sie mit dem gestiegenen Wasserstand frei gekommen. Die Marina selbst ist übrigens gut organisiert, einschließlich großer und sauberer Waschräume und Toiletten.

23.5.
Nun hält uns nichts mehr in Condrieu. Es ist stark bewölkt, aber kein Regen vorhergesagt. Auf den ca. 40 km nach Lyon haben wir überall mindestens eine Strömung von 7 – 8 km/h, in den Spitzen bis zu 12 km. Dazu besonders unter den Brücken starke Wirbel. Bei den beiden Schleusen melden wir uns rechtzeitig an und kommen wieder ohne Wartezeiten durch. Unterwegs müssen wir feststellen, dass die Entleerungspumpe unseres Heck-WC nicht funktioniert. Sicherung ist in Ordnung, Fehler wahrscheinlich in einem Relais oder oxidiertem Kabel. Um 14:25 verlassen wir die Rhône und fahren nun auf der Saône weiter. In Lyon tanken wir und kaufen uns zwei zusätzliche große Ballfender. Die neue Marina kann immer noch nicht angelaufen werden, da sich die Brücke am Eingang nicht heben lässt. Wir können an einem festliegendem Frachtschiff längsseits gehen; war eine gute Wahl, denn beim Beginn unserer Erkundungsrunde durch die Altstadt sehen wir, dass das Boot eine Schiffskapelle ist, hier liegen wir bestimmt sicher.
Altstadt macht einen interessanten Eindruck mit vielen Restaurants und kleinen Läden. Besonders eindrucksvoll ist die Basilika Notre-Dame de Fourvière, die hoch über der Altstadt steht und beim Einlaufen nach Lyon schon von weiten zu sehen war. Der Aufstieg und die Aussicht lohnen sich.

24.5.
Von wegen „wir haben ja einen Back-up, nämlich die zweite Toilette“. Die kündigt heute Morgen, man kann auch mit Kraft nicht mehr pumpen. Wir hatten den Schwarzwassertank randvoll mit Wasser gefüllt, um mehr Gewicht ins Boot zu bringen, das versuchen wir nun auszupumpen, um Platz zu schaffen. Hilft nichts, nichts geht. Also fahren wir erst einmal los, „Tour der Brücken“ durch Lyon hindurch. Es ist wieder mal sehr bedeckt, aber schon 20˚ warm. Wir haben nur eine Schleuse mit 4 m zu durchfahren und kommen nach Albigny-sur-Saône, wo es einen Service gibt. Die Stege stehen quer zum offenen Strom, nach drei Versuchen lassen wir es sein und fahren weiter nach St-Germain, wo wir am Steg des Yachting Club du Rhône festmachen können. Nebenan gibt es einen Servicebetrieb. Der Besitzer arbeitet alleine und nimmt keine zusätzlichen Arbeiten an. Es besorgt aber über einen Kollegen einen Elektriker, der später am Nachmittag auch kommt. Zwischendurch baue ich die Pumpe der Bugkabine aus, reinige sie gründlich, versuche die Schläuche mit einen Stahlband zu öffnen. Nach dem ersten Einbau sitzt eine Dichtung nicht richtig und es tritt Wasser aus der Pumpe, also auf ein Neues. Aber auch das ändert nichts, wieder ausgebaut, aufgemacht und nun alle restlichen Kleinteile gereinigt und geölt. Im freien Test funktioniert sie ausgezeichnet. Nur nach dem Einbau geht das

Auspumpen der Toilettenschüssel genau so wenig wie vorher. Irgendwo ist ein Stau oder der Tank ist immer noch voll. Allerdings nicht ganz, denn….. in der Bilge sammelt sich bräunliches Wasser und das kommt von der Unterseite des Schwarzwassertankes, nun hat der also auch noch ein Leck. Hat wohl das Salzwasser der letzten 3 Jahre nicht vertragen. Inzwischen ist der Elektriker da. Ich hatte bereits alle Leitungen freigelegt und zeige ihm Schaltknöpfe, Schaltrelais und Leitungen und die Pumpe. Nach kurzen Überprüfungen kommt er zu dem Ergebnis, dass die Pumpe hin ist (4 Jahre mit sommerlichem Dauerbetrieb). Er könnte sie wechseln, aber erst Montag oder Dienstag (heute ist Donnerstag). So lange wollen wir hier nicht bleiben. Morgen fahren wir nach Macon und versuchen dort, jemanden zu finden. Zu mindestens gibt es dort mehr Abwechslung. Wie auch beim Bootsfahren; denn unser erstes Boot hatte auch keine Toilette. Beim Arbeiten in den unteren Etagen hatte ich nicht mitbekommen, dass am Nachmittag tatsächlich die Sonne schien, es wurde ein schöner Abend.

25.5.
Leichter Nebel liegt am Morgen über der Saône, er lichtet sich mit der höher steigenden Sonne. Vor unserem Bug hat sich eine Unmenge von Treibgut angesammelt. Einen Teil schiebe ich weg, bevor wir los fahren. Es wird der erste Tag, den man mit sommerlich beschreiben kann. Warm, kein Wind, kein Regen. Auf dem Fluss kein Verkehr, uns begegnen auf den 60 km nur 2 Güterschiffe und ein Freizeitboot. Viel Natur, richtig schön. Die einzige Schleuse steht auf grün. Eigentlich sollte sie einen Hub von 2,20 haben; aufgrund des hohen Wasserstandes waren es dann ca. 50 cm. In Macon spannende Durchfahrt unter der Brücke Saint-Laurent mit einer Breite von 10 m und kräftiger Strömung. Zwischendurch schien die Rumbalotte stehen zu bleiben, etwas Gas hilft weiter. Hinter der Brücke sind 2 km für Ruderer reserviert, es gibt auf der Westseite keine Anlegemöglichkeiten. Wir fahren in die Marina nördlich des Zentrums. Sie wird gerade neu gestaltet, die meisten Schwimmstege sind bereits gelegt, Strom und Wasser fehlen. Das Endergebnis wird ausgezeichnet werden, jetzt liegen wir hier umsonst. Zum Zentrum führen Fuß- und Fahrradwege durch schöne Parkanlagen.

Mache wieder Platz, um an die WC-Pumpe heran zu kommen. Joseph erscheint gegen 18:00 und schaut sich unser Pumpenproblem an mit dem gleichen Endergebnis: die Pumpe ist hin. Er wird eine neue besorgen und nächsten Dienstag am Vormittag einbauen. Wir wollen zwischendurch einen Abstecher nach Pont-de-Vaux machen, wo es eine Absaugstation für Schwarzwassertanks gibt. Über Nacht sind wir die einzige Mannschaft an Bord im Hafen.

26.5.
Weiter geht es mit sonnigem Wetter. Wir suchen einen Fahrradservice, um für Ullas Rad Ersatzteile für den Dynamo zu finden, beim zweiten Laden finden wir stattdessen eine Wegwerf-LED-Lampe. Einkaufen und Essen im Zentrum, wenig touristisch, angenehm. Bei SFR bekommen wir dann auch endlich den Internet-Stick für Ulla. In der Nähe der Marina gibt es einen großen Supermarket, wo wir für die nächsten Tage (Pfingsten) bunkern. Dann wird das Boot vorbereitet auf die Kanalfahrten. Die Bugflaggenstange wird ersetzt mit einem Teleskopstab, an dem wir unsere Höhenwerte markiert haben. An die Spitze kommt noch ein biegsames Stück von einer Angelrute. Wir legen das Bimini um, damit ist nun unser Sonnenschutz eingepackt. Abendessen in einem nahen Lokal direkt an der Saône.

27.5.
Von Joseph hatten wir gehört, dass es in Pont-de-Vaux eine Absaugstation für Schwarzwassertanks gibt. Dorthin sind es nur 18 km, davon allerdings die letzten 3,5 km durch einen flachen Kanal mit offiziellem Tiefgang von 1,20 m. Die haben wir gerade, aber wir wollen es versuchen. Mit leeren Tanks gehen die anstehenden Reparaturen leichter und angenehmer von der Hand. Auf der Saône sind heute ziemlich viel Freizeitboote unterwegs. Es geht durch relativ ebene Landschaft mit einigen Hügeln im Hintergrund. Zwischen Saône und dem Kanal passieren wir unsere erste automatische Schleuse. D.h. sie ist unbemannt, man muss irgendwo einen Knopf drücken, um den Schleusenvorgang einzuleiten. Dazu muss jemand vom Boot zum Knopf klettern. Natürlich haben wir erst mal auf der Seite der Schleuse angelegt, die dem Knopf gegenüberliegt. Ein freundliches schweizerisches Ehepaar hilft freundlicherweise und drückt den Knopf für uns. Alles andere funktioniert ausgezeichnet. Im Kanal haben wir lange 40 cm Wasser unter dem Kiel, dann werden es 30, 20, 0 und beim Anlegen – 20. Auf dem Weg zum angedachten Liegeplatz stecken wir schon im Schlamm und legen uns dann ganz vorne hinter ein Ausflugboot. Wir finden die beiden Pumpstationen, aber beide sind nicht in Betrieb und am Sonntag ist die Capitainerie nicht besetzt. Hoffentlich ist morgen – Pfingstmontag – jemand da und hoffentlich funktionieren die Pumpen. Wir machen einen Spaziergang durch den kleinen Ort und essen dann im Hotel de Commerce Huhn aus der Region Bresse (alle Hühnerfreunde müssten die kennen), ausgezeichnet. Ansonsten Ruhetag auf der Rumbalotte.

28.5.
Pfingstmontag, auch heute ist niemand in der Capitainerie. Versuche Joseph zu erreichen; am Telefon antwortet er nicht, SMS kommen nicht an, seine Box scheint voll zu sein. Wir machen eine 10 km – Fahrt mit dem Rad, viel Landschaft, viel Landwirtschaft, alles sehr ruhig und friedlich. Mittagessen im Restaurant „Unter den Platanen“. Joseph ruft an und erklärt, dass er die Pumpe heute nicht bestellen konnte, weil alles geschlossen ist, morgen sehen wir weiter. Wir bleiben vorläufig in Pont-de-Vaux, vielleicht klappt es ja morgen mit dem Auspumpen der Schwarzwassertanks.

29.5.
Nun ist der Hafenkapitän auch vor Ort und wir schauen uns an, wie die Absaugvorrichtung für die Schwarzwassertanks angeschlossen werden kann. Ich erkläre und zeige ihm, dass wir ein Zwischenstück, welches an dem Tank, zu dem wir wegen der fehlenden Wassertiefe nicht fahren können, vorhanden ist, benötigen (um es bei der Ansaugvorrichtung, die in der Nähe der Rumbalotte liegt, anschließen zu können). Dort ist es fest mit dem Schlauch verbunden. Einzige Reaktion ist Schulterzucken, heißt wohl, ich arbeite hier Stunden und keinen Inhalt. Er scheint aber auch nichts dagegen zu haben, dass ich meine Werkzeuge raushole und nach einer Lösung schaue. Schließlich kann ich einen Bolzen an dem Teil rausdrücken, an dem das Zwischenstück mit einem Stahldraht befestigt ist, voilá! Der Schlauch in unserer Nähe reicht zum Hecktank, den wir absaugen können. Zum Bugtank fehlen rund 60 cm und noch nicht einmal so weit können wir das Boot bewegen, sitzen wohl hier schon im Schlamm. Aber Hauptproblem ist gelöst. Inzwischen hat auch Joseph gemeldet, dass er morgen die neuen Pumpe haben sollte und am Nachmittag nach Pont-de-Vaux kommen würde. Wir fahren mit dem Rädern wieder zum Restaurant „Hotel les Platanas“, essen und nutzen das WiFi-Netz, andere haben wir im Ort nicht gefunden und mit den USB-Sticks bekommen wir nur schlechte GPRS-Verbindungen. Am Nachmittag wäscht Ulla in der Capitainerie Wäsche und der Kapitän macht noch einmal eine Radtour durch die grüne Wiesen- und Weidenlandschaft nördlich von Pont-de-Vaux.

30.5.
Markttag in Pont-de-Vaux. Die Hauptdurchgangsstrasse ist gesperrt, der Markt geht weiter auf einem parkähnlichen Gelände. Lebensmittel, Textilien, Möbel, es ist alles da. Gerade als wir beim Mittagessen sind – mal wieder bei den „Platanen“, weil einfach gut und WiFi – ruft Joseph an, dass er nun mit der neuen Pumpe vor dem Boot steht und mit den Arbeiten anfangen kann, da die Heckluke offen ist. Gesagt, getan, ich mache mich gleich auf den Weg zum Boot. In einer Stunde ist alles erledigt, gleichzeitig haben wir den Schlauchanschluss für die Spülung verbessert. Joseph hat gute Arbeit geleistet, wer ihn möglicherweise einmal in der Nähe von Mâcon braucht, er ist zu finden unter BateauConcept. Ob die alte Pumpe noch zu reparieren ist, müssen wir irgendwo anders klären lassen. Am Abend im Garten eines kleinen Restaurants – Cochon Rouge – gemütlich gegessen.

31.5.
Ohne Probleme kommen wir aus der „Flachwasserzone“ in Pont-de-Vaux heraus. Vor uns ist gerade ein anderes Boot in den Kanal eingefahren, so tuckern wir langsam hintereinander her und schleusen uns dann gemeinsam zurück auf die Saône. Bei strahlendem Sonnenschein geht es an viel Natur vorbei nach Chalon-sur-Saône. Der Fluss wird immer natürlicher und schöner. Hier sind nun auch viel Charterboote unterwegs, die wir weiter südlich nicht angetroffen hatten. Mit dem Tiefgang von ca. 50 cm dürfen die sich auch nicht weit weg wagen. Auf der Fahrt haben wir noch eine Schleuse zu bewältigen. Die Fahrt auf der Seille nach Louhans lassen wir aus, da wir inzwischen auch schon 5 Tage hinter unserem Zeitplan liegen.

Der Hafen in Chalon liegt auf einem Seitenarm gut geschützt hinter einer Insel, gut organisiert. Wir tanken, um möglichst viel Gewicht zu halten und erfahren auch, dass der Canal du Centre geöffnet sei. Somit können wir nach unserem ursprünglichen Plan Richtung Paris fahren. Kurzer Gang durch die Stadt, sie macht einen sehr netten Eindruck. Auf der Rue de Strasbourg sammeln sich auf der Insel jede Menge kleiner Restaurants an, hier braucht man nicht weit zu laufen.

1.6.
Am Vormittag Fotosafari in der Altstadt, wo gerade mal wieder der Wochenmarkt stattfindet. Danach Mit Ulla bei Carrefour neuen Trinkwasserschlauch einschließlich Anschlüssen gekauft und gleich noch ein paar Sommerhemden mitgenommen. Wasser gebunkert und auf der Flybridge die Befestigung für den Navigationsmonitor abgebaut, da er noch etwas höher ist, als die Gerätekonsole. Deren Rand mit Schaumgummi geschützt. Dann im Binnengewässerplanungsprogramm alle Routen bis Paris eingerichtet. Am Abend versucht, telefonisch Kontakt mit einem Helpdesk in den USA zu bekommen, aber es klappte mal wieder nicht. Das Wetter hatte sich in den letzten Tagen gut gehalten, sommerlich warm und kein Regen.

Saône – Paris

1.7. Paris
30.6. Draveil
29.6. Melun
27.6. Moret-sur-Loing
26.6. Nemours
25.6. Néronville
23.6. Montargis
21.6. Rogny les Sept Ecluses
20.6. Briare
19.6. Léré
17.6. Saint-Thibault
16.6. La Chapelle-Montlinard
15.6. Course-les-Barres
13.6. Nevers
2.6. Santenay
12.6. Fleury-sur-Loire
10.6. Diou
4.6. Ecuisses
11.6. Les Vanneaux
5.6. Montceau-les-Mines
9.6. Digoin
7.6. Génelard
8.6. Paray-le-Monial
Saône - Paris

33
CANAL DU CENTRE
ÉCLUSE N° 45

REVE DES SIENS

ER-403-70

2.6.
Heute geht es nun auf die Kanäle. Wir meinen, uns gut vorbereitet zu haben. Vor uns liegen 12 Schleusen auf 28 km. Kurz hinter Chalon-sur-Saône biegt der Canal du Centre ab. Wir rufen bei VNF zum Anmelden an und bekommen die Nachricht, dass wir wegen

des Wassermangels auf ein zweites Boot warten müssen. Erst wenn ein solches auch nach längerer Zeit nicht erscheint, können wir alleine schleusen. Kaum haben wir am Wartesteg angelegt, kommt schon ein schweizerisches Boot „Baccus“, welches auch in der Marina gelegen hatte. Gemeinsam geht es nun los. Bei Schleusen mit 5,20 Hub gibt es Schwimmpoller, bei den anderen Schleusen muss jemand an der Leiter nach oben klettern und die Leine um einen Poller legen. Hoch muss aber in jedem Fall jemand, um an einer Leine zu ziehen, womit der Schleusenvorgang eingeleitet wird. Das Wasser schießt mit einiger Gewalt in die Schleusenkammer, man hat Probleme, das Boot zu halten. Furchtbar kritisch ist das allerdings nicht, weil die Schleusenkammern schmal sind und das Boot nicht viel Bewegungsmöglichkeit hat. Nach der Anmeldung öffnen sich die Schleusen automatisch, wir brauchen ca. 10 Minuten für eine Schleuse.

Bei der Brücke nach der Schleuse 32 (km 13, le Gue Bouhard), erwischt es uns das erste Mal. Es sieht gerade noch so aus, dass wir unter der niedrigen Brücke hindurchkommen, da bleibt unsere Gerätekonsole – der höchste Punkt – unter der Brücke hängen und wird weggedrückt. Holz splittert, die beiden Geräte purzeln hinaus, bleiben aber unbeschädigt. Aber die Konsole ist hin. Wahrscheinlich war noch so viel Bewegung im Wasser, dass es uns am Ende der Brücke hochgedrückt hatte. Dabei bleibt es aber nicht. Beim Ausfahren aus der nächsten Schleuse – 31, de Fontaines – verfängt und verhakt sich ein Ballfender in der Öffnung zwischen zwei Teilen der Schleusenbrücke. Die Fenderleine hält, unsere Reling leider nicht. Ein Stück von ca. 2 m wird losgerissen und fällt mit dem Fender ins Wasser. Bronzestreben brechen aus der Halteplatte aus. Die nachkommenden Schweizer versuchen, die Teile raus zu fischen, dabei schließt sich das Schleusentor und sie sitzen in der Schleuse gefangen. Anruf bei VNF: Hilfe kommt in etwa drei Stunden, es dauerte dann aber nur 45 Minuten. Der Fender ist hin, gut dass wir in Lyon 2 weitere gekauft hatten. Während der Wartezeit auf den VNF-Mann repariere ich die Reling soweit, dass sie hält aber keine Belastung vertragen kann. So hatten wir uns die Fahrt weniger vorgestellt. Vor kurzem noch sollte der Kanal wegen Wassermangels gesperrt werden und jetzt hat er mindestens den Normalstand. Die angegebene Durchfahrtshöhe von 3,50 beinhaltet bei vielen Brücken keinerlei Sicherheitsreserven. Langsam lernen wir, uns vorsichtig durchzuziehen, Ulla unten an den Seiten und ich mit eingezogenem Kopf auf der Flybridge.

Der Kanal schlängelt sich durch eine gepflegte grüne Landschaft, immer wieder hat man weite Aussicht. Am Halteplatz von Santenay legen wir an. Es gibt Wasser, Abfallbehälter und einen Picknicktisch. Mit den beiden Schweizern Gerda und Heinz gehen wir die Tagesgeschehen durch. Danach baue ich den Rest der Konsole ab, ein nicht benötigtes Echolot aus und reinige und verklebe die alte Öffnung mit Superklebeband. Nach dem Essen pumpen wir Wasser in die Bilge, um das Boot weiter tiefer zu liegen zu bekommen. 7 cm müsste das gebracht haben.

3.6.
In den frühen Morgenstunden gewittert es kräftig und dann regnet es bis gegen Mittag. Wir legen einen Ruhetag ein, bei Regen in den Schleusen herum zu klettern kommt uns nicht vernünftig vor und die Missgeschicke von gestern stressen auch noch immer. Gehen zum Mittagessen in den Ort Santenay. Überall Hinweise auf Weinkellereien. Es gibt zwei große Restaurants, von denen das eine schon voll ist, im zweiten finden wir Platz. Einzige Touristen unter den einheimischen Gästen. Danach fahre ich mit dem Rad die Strecke bis St. Leger-sur-Dheune ab und schaue mir die Brücken an. Allerdings bringt das nicht sehr viel, denn ein Abschätzen der Höhe mit Zentimeter-Genauigkeit ist nicht möglich.

4.6.
Kurz vor 9:00 fahren wir los und melden uns beim Kontrollzentrum an, damit die Schleusen freigeschaltet werden. Bei der ersten Schleuse müssen wir noch warten, es kommen drei Boote entgegen. Bei den Brücken merken wir schon, dass das Wasser in unserer Bilge die erwünschte Hilfe bringt, wir kommen überall durch. Bei der niedrigen Brücke vor St. Leger-sur-Dheune halten wir an, Ulla geht mit einer Leine an Land und zieht die Rumbalotte langsam durch, auch hier genug Platz. Nun ist die Stimmung wieder in Ordnung! Das Schleusen ist Schwerstarbeit. Wir liegen jeweils ganz vorne in der Schleuse, das Wasser strömt mit Gewalt unheimlich schnell ein und die Rumbalotte mit 15 Tonnen Lebendgewicht ist nur schwer zu halten. Ansonsten hat sich schon eine gute Arbeitsroutine entwickelt, ich kann die Leinen von der Flybridge aus über den Poller werfen, Ulla befestigt sie unten an der Klampe. Die blaue Leine zum Auslösen des Schleusenvorgangs können wir von Bord aus ziehen. An unserem angedachten Zielpunkt St. Julien-sur-Dheune betoniert VNF gerade neue Poller ein, wir finden keinen Platz zum Anlegen. Also noch einmal drei Schleusen weiter bis Ecuisses. Es gibt ein kleines Museum über den Kanal, wir liegen vor einer aufgelassenen Keramikfabrik, im ganzen Ort gibt es kein Lebensmittelgeschäft, aber ein Restaurant hat am Abend geöffnet „Zwischen Erde und Meer“. Hier sind wir fast auf dem Scheitelpunkt des Canal du Centre angelangt, morgen geht es nach 5 kleinen Schleusen abwärts.

5.6.
Es ist am Morgen wieder mal richtig kühl, aber trocken. Nach 5 Schleusen haben wir den Scheitelpunkt des Canal du Centre erreicht. Nun bleiben wir einige Kilometer auf gleicher Höhe und dann beginnt das Luxusschleusen, abwärts. Von Wassermangel ist nichts zu spüren, teilweise laufen die Schleusenbecken fast über. Auf dem Kanal ist jetzt mehr Verkehr, wir sehen Boote hinter uns und einige kommen uns entgegen. Die Spannung bei den niedrigen Brücken bleibt, oftmals haben wir nur einige Zentimeter Luft. Die Ausfahrt bei der letzten Schleuse in Montceau-les-Mines ist auch niedrig und sehr lang. Da ich von oben nur auf den Abstand zur Brücke schauen kann und nach vorne und den Seiten keine brauchbare Sicht habe, kommen wir leicht etwas seitlich. Hier reißt es uns wieder einen Fender ab, den Gerda hinter uns aus dem Wasser fischt. Beim Anlegen in der Marina in Montceau-les-Mines mal wieder das komische französische Nichthelfen. Wir legen am Kopf des Steges an, daneben ein Mann in seinem Segelboot 2 Schritte entfernt. Keine Reaktion, kein Handschlag, schnell noch einmal wegschauen. Wenn wir dann den Franzosen beim Anlegen helfen, sind sie selbst äußerst erstaunt. Die Stadt macht einen netten Eindruck, allerdings ist sie dann am Abend fast wie ausgestorben.
Seit Santenay habe ich versucht, auf der Flybridge der Quelle eines fauligen Geruchs auf die Spur zu kommen. Heute gelang es dann, das Ventil einer Gasflasche war nicht ganz geschlossen oder hatte sich gelockert und Gas war ausgetreten. Spätestens in Digoin werden wir dafür wohl Hilfe bekommen.

6.6.
Es regnet mal wieder, erst gegen 14:00 Uhr hört es auf. Die Bacchus fährt noch los, wir bleiben in Montceau und machen Ruhetag. Gehe noch einmal mit dem PC zu Orange und lasse überprüfen, dass das Aufladen des USB-Sticks tatsächlich funktioniert hat. Wenn ich im Internet meinen verfügbaren Saldo anschaue, läuft die Nutzung am 9.6. aus, obwohl ich 2 Monate zusätzlich gekauft hatte. Im Laden zeigt das Programm die 2 Monate an. Lasse es mir sicherheitshalber ausdrucken. Für morgen Nachmittag sind schwere Gewitter und starker Regen vorhergesagt, vormittags soll es trocken bleiben.

7.6.
Der Morgen beginnt trotzdem wieder mit leichtem Regen, der aber pünktlich um 9:00 aufhört. Wir machen uns auf den Weg nach Genelard. In Montceau müssen für uns erst einmal drei Brücken geöffnet werden, 2 Bergfahrer kommen dabei entgegen. Spare an der Durchfahrtshöhe der Rumbalotte noch einmal mindestens 1 cm, indem ich die Handkugeln an Getriebe- und Gashebeln abbaue. Angenehmes Wetter, nur 6 Schleusen und immer wieder einige km zum Fahren, eine schöne Strecke. In Genelard gibt es einen Gemeindeanleger mit Strom und Wasser, keine Gebühren. Im kleinen Ort findet man alles, was man braucht, nur nach einem Restaurant müssen wir am Abend etwas suchen. Am Nachmittag kommt dann nach einer Heizluftfront die Gewitterwelle, immer wieder neue Gewitter und Regenschauer, zu mindestens wird das Boot gut gewaschen.

8.6.
Himmel wieder einmal stark bedeckt, etwas windig und kühl. Wir fahren gemeinsam mit unseren französischen Nachbarn, Le Bon Vivant, zum Schleusen. Bei der Brücke Pont de Palinges bei Kilometer 85 wollten sich mir die Haare sträuben; doch das ging nicht, weil nach oben kein Platz mehr war! Motoren abgeschaltet, um die Hebel des Getriebes und die Gashebel nach vorne legen zu können und dann die Rumbalotte per Hand an der Brückenkonstruktion durchgezogen. Das war wohl bisher die niedrigste Brücke. Die Schleusenbecken sind bis an den Rand gefüllt, von dem Wassermangel im Mai merkt man nichts mehr. Vor der letzten Schleuse in Paray-le-Monial müssen wir warten, weil es gerade Mittagszeit ist. Am Gemeindeanleger festgemacht.
Mit dem Kapitän der Bon Vivant zum Baumarkt geradelt und eine französische Butangasflasche einschließlich Ventil gekauft, die alte schwedische Flasche bleibt hier. Paray ist eine nette Kleinstadt und hat einige Sehenswürdigkeiten aufzuweisen. Besonders die Baselique du Sacré Coeur ist beeindruckend.

9.6.
Auf der kurzen Strecke nach Digoin (12 km) treffen wir auf die wohl bisher niedrigste Brücke, aber inzwischen haben wir ja Routine. Motoren abschalten, vorsichtig an den Eisenkonstruktionen die Rumbalotte durchziehen und den Kopf unten halten! Es ist bedeckt, aber regnet nicht. Um 10:45 sind wir schon da. Nach dem Festmachen marschieren wir zur Kanalbrücke, auf welcher in 240 m die Saône überquert wird. Vorgeschmack für Morgen. Digoin ist nicht so städtisch wie Paray-le-Monial, aber es ist alles vorhanden. Hier haben wir nun den Canal du Centre hinter uns gebracht, das feiern wir dann am Abend im Restaurant Le Dilligence. Davor Motorraumkontrolle, alles ok. Dieselverbrauch minimal, nachdem wir meistens nur im Leerlauf fahren können. Die Tagesstrecken bis Paris geplant.

10.6.
Der Wetterbericht sieht mies aus; doch bis Mittag bleibt es trocken, danach nur noch Regen. Als Erstes überqueren wir die Loire auf der 240 m langen Kanalbrücke und nun sind wir auf dem Loire-Seitenkanal, Canal latéral à Loire. Hier werden die Schleusen von den Schleusenwärtern händisch bedient, das Schleusen dauert damit länger als bisher. Auch hier wieder niedrige Brücken zum Durchziehen. Interessant ist dabei, dass in allen Büchern über die gleichen Strecken verschiedene Daten stehen. Das betrifft Brückenhöhen, Schleusenhöhen, Halteplätze. Und sie kommen alle aus dem gleichen Verlag! Wir machen am Gemeindeanleger von Diou fest, gepflegt wie die ganze Strecke. Da haben die Franzosen gute Arbeit geleistet. Fast überall laufen an den Kanälen Treidelpfade entlang, auf denen jegliche Art von Radfahrern und –wanderern unterwegs

sind. Am Abend sitzen wir im Restaurant La Traditionne, schweizerischer Wirt mit französischer Frau. Es gibt dort einen Art Dorfstammtisch, an dem es hoch hergeht.

11.6.
An der ersten Schleuse ist niemand da. Ich rufe bei VNF an und sie erklären, dass der Schleusenwärter drei Schleusen gleichzeitig betreut, er kommt in kürze. Der Kanal läuft jetzt ziemlich gerade, die Landschaft umher ist eben. Man fährt die ganze Zeit durch einen Grüngürtel begleitet vom Zwitschern der Vögeln und immer wieder Reihern, die kurz bevor man sie erreicht abfliegen und sich ein Stück weiter wieder hinsetzen, um dieses Spiel dann erneut zu treiben. An der letzten Schleuse müssen wir auf ein Charterboot mit Engländern warten. Eine große Mannschaft, die etwas durcheinander versucht, das Boot in der Schleuse festzumachen. Das ganze wird begleitet von einem der laufenden Regengüsse. In Les Vanneaux geht es wieder an den Gemeindeanleger. Es gibt Strom, Wasser, Duschen, Toiletten. Sollte im Prinzip 6 € kosten, aber niemand kassiert. Das Leben hier ist echt günstig. Man kann nur lachen, wenn wir an die Preise im letzten Jahr in Italien denken, 80 € Standardpreis für eine Übernachtung, das schaffen wir hier nicht einmal mit Essen und Trinken auszugeben. Mit dem Rad eine Tour durch das kleine Dorf gemacht und dann in die nähere Umgebung, um auch einmal die Loire selbst zu sehen. In der Nacht regnet es dann wie aus Kübeln gegossen, um das Boot herum gluckert und gurgelt das Wasser.

12.6.
Wir meinen, dass es nach der Nacht ja nun nicht mehr viel regnen kann und fahren um 9:00 los. Bis 11:00 im Regen, dann nur noch vereinzelt Schauer. Man gibt sich ja schon damit zufrieden. Die Flybridge ist inzwischen so weit geschützt, dass alles Wichtige trocken bleibt und wir können wenigstens die Regenkleidung nutzen, die wir seit Jahren nicht mehr benötigt hatten. Mit uns schleust der Engländer Graham, der sein Segelboot Cornelian in Göcek in der Türkei gekauft hat und es nun nach 2 Jahren Arbeit nach England überführt. Heute haben wir mal wieder 2 Brücken zum Durchziehen, die anderen 13 waren verträglich. Da die Schleusenwärter von 12:00 – 13:00 Uhr Mittagspause haben richten wir unsere Strecken so ein, dass wir auch unterwegs halten und nicht vor der geschlossenen Schleuse stehen. An der Schleuse herrscht nach der Pause Hochbetrieb, 2 Talschleusungen vor uns. Ziel ist der Gemeindeanleger in Fleury-sur-Loire, wieder sehr gepflegt, im Dorf allerdings gibt es nichts. Neben dem Anleger versorgt ein Kiosk die Bootsfahrer mit „Rapid“portionen und bietet auch ein „kleines“ Menu á 10 € an (Schlachtplatte, Steak, Käse, Nachtisch).
Nun mal etwas zu den Internetverbindungen in Frankreich: nach den meist positiven Erfahrungen von der Türkei durch das ganze nördliche Mittelmeer nach Frankreich (Türkei, Griechenland, Italien, Kroatien, Montenegro, Albanien), fühlt man sich hier wie auf dem Mond. Ausländer können zwar Prepaid-Karten kaufen (teuer!), aber nicht über das Internet mit Kreditkarte laden. Dazu braucht man eine in Frankreich ausgestellte Kreditkarte! Die Aktivierung der Aufladung geschieht telefonisch, ist selbst für die Verkäufer in den Läden umständlich und funktioniert nicht mit einem im Ausland registrierten Handy. Kaufen ist auch nicht so einfach; denn einmal haben beide großen Betreiber auf einmal keine SIM-Karten oder es gibt ein Problem mit dem Stick. Die Flächendeckung und Signalstärke auf dem Land ist schwach und schwankend. Positiv dagegen ist die freundliche Kundenberatung in den Läden, nur damit allein kann man nicht arbeiten.

13.6.
Pünktlich um 9:00 liegen wir mit einem französischen Boot vor der Schleuse, es geht schnell. Dafür dann Stau an der nächsten. Zur großen Überraschung regnet es während des Fahrens mal nicht, erst später am Nachmittag, als wir schon unser Ziel Nevers erreicht haben. Zwischendurch machen wir am Halt in Chevenon Mittagspause, da wir es bis 12:00 zur nächsten Schleuse nicht geschafft hätten. Unterwegs auch wieder die obligatorischen niedrigen Brücken zum Durchziehen. Nach Nevers führt über zwei automatische Schleusen ein kurzer Stichkanal. Im Hafen finden wir leicht einen Platz. Der junge Hafenmeister ist äußerst aufmerksam und aktiv, man bekommt alle Informationen über die Stadt. Heute haben wir einen Monaten Fahrt und 101 Schleusen hinter uns, also ist ein Umtrunk zu zweit auf der Flybridge angesagt. In der Marina Arsenal in Paris einen Platz für eine Woche Anfang Juli bestellt. Abends isst man im kleinen Restaurant de la Marina „Friture Fraiche“, kleine frittierte Flussfische, ausgezeichnet. Da wir nun endlich mal wieder eine gute Internetverbindung haben, bringen wir am Abend in 2 Stunden Remote-Betrieb zwischen Portland/USA und Nevers/Frankreich bei 10 Stunden Zeitunterschied mit dem Lieferanten unseres Navigationsprogrammes einen Programm-/Windowsfehler (?) in Ordnung. Nun funktioniert der Tiefenmesser des Navi-Programmes auch wieder. Es ist schon phantastisch, was wir heute für Möglichkeiten haben! Allerdings lohnt es sich genau aufzupassen und die Mausbewegungen zu verfolgen, wenn jemand im eigenen PC arbeitet und Einstellungen ändert.

14.6.
Ruhetag in Nevers, natürlich bei Sonnenschein. Morgen kehrt dann wieder die feuchte Realität dieses Sommers zurück. Ulla hat Waschtag, ich fahre vormittags mit dem Rad die Sehenswürdigkeiten der Stadt ab. Eine lange Brücke über die stark strömende Loire führt zum Zentrum mit einigen Fußgängerzonen. Bezeichnend sind überall die Türme, es gibt mehrere schöne Kirchen, alles sehr gut gepflegt. Hier kann man es gut aushalten.

15.6.
Aus einem anfänglich grauen Morgen wird ein schöner sommerlicher Reisetag. Vom Stichkanal über die 2 Schleusen zurück auf den Loire-Seitenkanal, nach 10 km kommt dann bei le Guétin die 334 m lange Kanalbrücke über den Fluss Allier. Auf der anderen Seite geht es in einer Doppelschleuse 9,23 m abwärts. Hier machen wir Pause und sind dann um 13:00 an der letzten Schleuse für heute. Immer wieder fällt es auf, wie sauber und lieblich die Schleusenumgebung hergerichtet ist: Gras gemäht, Blumen, Blumenkästen sogar in den Schleusentoren. Wir bleiben am Gemeindeanleger in Cours-les-Barres. Da alle Plätze mit Pollern belegt sind, kommen mal wieder unsere 50 cm langen „Heringe“ in Einsatz. Die Umgebung des Anlegers ist parkähnlich gestaltet, sogar mit einem künstlichen Bächlein einschließlich Wasserfall. Unterwegs kamen uns heute ziemlich viel Boote des gleichen Vermieters entgegen, wahrscheinlich Wochenwechsel. In Frankreich war am letzten Wochenende die erste Runde der Parlamentswahlen, Sonntag kommt die zweite Runde. Wir wundern uns, wie der Wahlkampf hier abläuft. Man sieht so gut wie keine Wahlplakate. Aber für uns ist auch wichtiger, dass unser Platz in der Marina Arsenal in Paris für Anfang Juli nun gebucht ist.

16.6.
Heute ändert sich die Landschaft. Anstatt wie bisher auf dem Loire-Seitenkanal durch einen Waldgürtel zu fahren, haben wir nun offene Umgebung um uns und weniger Natur. Es sind kaum Boote unterwegs, erst nachdem wir am Ziel festgemacht hatten, kommen mehr Boote bergwärts. Die Brücken sind uns gut gesonnen, ohne Probleme können wir überall durchgleiten. Wir bleiben in La Chapelle-Montlinard. 2,5 km entfernt liegt der Ort La

Charité-sur-Loire. Ich mache die erste Erkundigungstour mit dem Fahrrad. Über eine alte Brücke kommt man in die Stadt mit vielen engen Gassen, der schönen Basilika Notre-Dame, vielen Antiquariaten und Buchläden. Am Abend machen wir das ganze noch einmal zu Fuß. Später poltert es auf einmal kräftig gegen das Boot; erst nach längerem Hinsehen bemerken wir einen großen Bisam oder Otter, der sich zwischen der Kanalkante und dem Boot ins Wasser gestürzt hat und dabei gegen die Rumbalotte geschlagen war.

17.6.
In der Nacht hat es geregnet, aber am Morgen beruhigt sich das Wetter und wird gegen Nachmittag sonnig. Die Landschaft ist abwechselnder als gestern und schließlich erhebt sich vor uns der Hügel von Sancerre. Wir schaffen die 4 Schleusen noch vor der Mittagspause und schieben uns dann unter einer mit 3,45 m Durchfahrtshöhe angezeigten Brücke in den Freizeithafen Saint-Thibault unterhalb Sancerre. Die Mauer zum Anlegen ist leicht schief, aber ein Autoreifen hält das Boot von der Mauer entfernt. Der Tiefenmesser zeigt zwar minus 0,1 m, aber wir schwimmen. Ein kurzes Stück vom Hafen entfernt liegen direkt an der Loire zwei Restaurants. Für morgen vereinbaren wir einen dreistündigen Ausflug in die Weinberge, Kellereien und Käsereien und arbeiten dann noch einmal unsere Tagesstrecken bis Paris durch.

18.6.
Um 9:00 geht es mit Laura in die Weinberge um Sancerre. Leider bei bedecktem Himmel. Vom höchsten Hügel hat man von 300 m einen wunderschönen Blick in das Tal der Loire und in die Weinberge. Unheimlich, wie viele Grüntöne es gibt. Durch die Landschaft ziehen sich Hügelketten, die an einer Stelle ein natürliches Amphitheater bilden. Wir besuchen einen kleinen Weinkeller und decken uns nach der Weinprobe natürlich ein. Nach drei Stunden bleiben wir in Sancerre zum Essen im Restaurant einer der größten Kellereien und spazieren danach durch den kleinen Ort. Der Ausflug hat sich gelohnt!

19.6.
Und von wegen Beschwerden wegen bedecktem Himmel. Heute regnet es nämlich mal wieder den ganzen Tag, da hätten wir gestern in Sancerre gar nichts gesehen. Wir schieben uns aber trotzdem vorsichtig aus dem Hafen unter der 3,45 m Brücke hindurch auf den Kanal und fahren eben im Regen in drei Stunden zum nächsten Halt am Gemeindeanleger in Léré. Bei der Anfahrt des Ortes beeindrucken mal wieder die sehr gut gepflegten Häuser und Gärten, vom Kanal her hat man da ja eine ausgezeichnete Sicht. Vor uns dampft es aus den Kühltürmen des Kernkraftwerkes Belleville, der CD-Spieler spielt Jazz und Bücher haben wir genug.

20.6.
In der Nacht hat es kräftig geregnet, am Morgen ist der Himmel grau in grau verhangen, aber es bleibt trocken und am Nachmittag kommt sogar die Sonne raus. Bis hinter Belleville mit seinem Kraftwerk ist die Landschaft etwas eintönig, danach geht es zurück in die gewohnte Naturumgebung. Wir haben nur 2 Schleusen zu bewältigen, dafür aber über 20 Brücken. Bis auf die Brücke von der Marina auf den Kanal sind sie aber alle ausreichend hoch und machen keinen Probleme. Ab der Schleuse in l'Etang wird der Kanal für die nächsten 10 km sehr schmal; es kommt uns auf der ganzen Fahrt heute aber nur ein Boot entgegen. Dann sind wir schon in Briare, wo zuerst die Loire auf einer 660 m langen Kanalbrücke überquert wird. Bei der Werft Charmes Nautiques können wir längsseits gehen. Weil nun endlich mal die Sonne scheint, spannen wir unser Bimini zum Trocknen auf. Die zweite Marina liegt im alten Hafen, den wir mit den Rädern besuchen. Mit dem Boot müsste man über 2 Schleusen 4 km extra fahren und es wäre ungewiss, ob

man dort einen Platz bekommt. Damit haben wir nun den Canal latéral de la Loire hinter uns gebracht, morgen geht es auf dem Canal Briare weiter.
Wir haben mal nachgedacht, wie sich sie Boote bisher auf den Kanälen auf Nationen unterteilen. Bei den Mietbooten sieht man meistens Deutsche, Engländer und Amerikaner; bei den Eignerbooten stehen an erster Stelle Schweizer, dann Engländer und Holländer, einige Deutsche und Dänen.

21.6.
Heute haben wir eine Bergstrecke vor uns. In acht Schleusen klettern wir 32 m nach oben, dann kommt eine Scheitelhaltung (einschließlich Mittagessen) und danach in sechs Schleusen 25 m nach unten. Wir landen in Rogny-les-Sept-Ecluses, einem netten kleinen Dorf. „Rogny-der sieben Schleusen“ deshalb, weil hier von Heinrich IV eine siebenstufige Schleusentreppe erbaut wurde, die man heute als historisches Denkmal anschauen kann. Von Briare windet sich der Kanal durch einen Waldgürtel, eine sehr schöne Strecke. Unterwegs natürlich kurz mal Regen und um uns herum Gewitter. Am Kai in Rogny finden wir vor uns die Cornelian wieder, die der Engländer Graham hier für einige Zeit festgelegt hat. Wir hatten ihn in Diou getroffen.
Die Gelegenheit benutzt und mal die Haare schneiden lassen, diesmal ausdrücklich auf „kurz“ bestanden. Dazu kam am Abend in den Sinn, wie viel in Frankreich immer noch mit Schecks bezahlt wird, obwohl andererseits Bank- und Kreditkarten überall akzeptiert werden. Was da der Vorteil sein soll, ist uns bisher noch nicht aufgegangen.

22.6.
Am Morgen besuchen wir die alte Schleusentreppe, die direkt über den Berg vor Rogny führt. Mittagessen gemeinsam mit den Arbeitern der ganzen Umgebung, u.a. war auch Sarkozy dabei, zu mindestens sah er so aus und wurde von seinen Kollegen so genannt, es war lustig. Am Nachmittag macht der Kapitän einen 20 km Radausflug zum Chateau de La Bussière. Einsame Landschaften, es wird Getreide, Mais und Sonnenblumen angebaut. Im Chateau ein schöner Garten und eine interessante Führung. Einer der Schlossherren hatte alles Mögliche über die Angelei gesammelt. Nach der Rückfahrt Aufstieg zur Kirche von Rogny. Den Mittsommerabend verbringen wir bei Pizza, Käse und Rotwein gemütlich auf dem Boot. Vor uns liegt eine Kette von Wohnmobilen. Sie kommen an, dann werden Tische und Stühle vor die Wagen gestellt, und dann sitzt man dort, bis es wieder weiter geht.

23.6.
Durch eine parkähnliche Landschaft fahren wir bei ziemlich sonnigem Wetter den Canal de Briare bis um Ende nach Montargis. Fast an der ganzen Strecke läuft ein Treidelpfad entlang, überall ist das Gras gemäht. Insgesamt 16 Schleusen, die teilweise in Schleusenketten zusammen liegen und leicht zu fahren sind. Einige werden über Sensoren automatisch gesteuert. Zweimal wird die Hebebrücke an der Schleusenausfahrt in Betrieb gesetzt, damit wir durch kommen. In Montargis ist der eigentliche Bootshafen voll. Wir versuchen im Becken vor der nächsten Schleuse mit Hilfe des Schleusenmeisters anzulegen; die Stützwand läuft aber weit schräg ins Wasser und wir bekommen Grundberührung. So schleusen wir noch zwei Schleusen in der Stadt und finden nach der zweiten Schleuse auf Hinweis des Schleusenmeisters einen guten Liegeplatz. Hier gibt es zwar keinen Strom –den machen wir bei Bedarf mit dem eigenen Generator – aber wir sind nah am Zentrum und allein. Erster Noteinkauf: Aufladen des Internet-Sticks bei Orange. Montargis wird das „kleine Venedig des Gâtinais“ genannt. Beim Zusammenlauf von drei Flüssen gibt es eine Menge von Kanälen und Brücken. Hier endet nun auch schon der Canal de Briare.

24.6.
Sonntag und Ruhetag in jedem Sinne. Wir machen noch einmal einen Gang durch die – leere – Stadt und schauen uns weitere Kanäle und Brücken an. Bei der offiziellen Bootsanlegestelle stellen wir fest, dass wir per Zufall wirklich den besten und ruhigsten Platz erwischt haben. Hören uns in der vollen Kirche eine Zeitlang den französischen Gottesdienst an und schon ist man wieder hungrig. Auf dem Rückweg schauen wir auf den Pegelstand für die Brückendurchfahrtshöhe, er steht bei 3,45 m, das passt für uns. Dann wird gelesen und internetit. Wetter ist wie in einem normalen finnischem Sommer, man fühlt sich heimisch.

25.6.
In der Nacht wieder kräftiger Regen, der Tag wird sonnig. Am Morgen wundern wir uns erst einmal, wer sich da und mit wem – weil keine Antworten – vor unserem Boot unterhält. Eine Frau füttert durch den Zaun zwei Katzen, die zum gegenüberliegenden Grundstück gehören. Sie wischt ihnen das Maul ab, putzt alle Backsteine, aus denen sie für das Futter einen Unterstand gebaut hat, bietet den Katzen verschiedene Futter an. Ich müsste den Generator anwerfen, der nach dem Kaltstart zu Beginn qualmt und will ihr das nicht antun. Aber irgendwann ist dann die Geduld zu Ende. Es hindert sie auch nicht, sich weiter mit den Katzen zu unterhalten, beim Weggehen zehn Mal Winken und Küsschen werfen.

Gerade als wir loswollen, schiebt sich eine große Peniche unter die Brücke Richtung Schleuse. Die Gäste sind am Heck und von dort fragt dann ein Mädchen erstaunt auf Finnisch, ob wir denn aus Finnland kämen, nachdem sie unsere Flagge gesehen hatte. Wir melden uns bei der nächsten Schleuse telefonisch an, da sie Teil einer automatischen Kette ist. Außerhalb der Stadt geht es einige Kilometer durch Industriegelände, dann wieder nur noch Landschaft. Der Canal du Loing ist breiter als die bisherigen Kanäle und meistens auf beiden Seiten durch Mauern oder Eisenwände gestützt. Der Fluss Loing selbst läuft auf langen Strecken direkt neben dem Kanal. Mittagessen genießen wir in der Schleuse Retourné 4, wo wir gerade um 12:00 ankommen und einfahren können, dann aber auf die Schleusenwärterin warten müssen, die bis 13:00 Mittagspause hat.

Am Gemeindeanleger von Château-Landon in Néronville legen wir an. Vor uns schon ein Australier und ein Engländer. Zu Fuß machen wir uns auf den Weg zum Ort, aber nach einigen Kilometern vergeht uns der Glaube, dass wir richtig laufen und kehren um. Dann kommen Fahrradfahrer vorbei – die Australier und Engländer – und bestätigen, dass die Straße doch zum Ort führt. Wir holen trotzdem die Fahrräder vom Boot, was sich auch als richtig erwies; denn bis ins Zentrum war es eine ziemlich lange Strecke. Es gibt ein ehemaliges Kloster und eine große Kirche, schlicht wie die meisten Kirchen hier. Da wir Zeit haben, gehen wir auch mal auf den Friedhof und stellen gemeinsam fest, dass wir hier nicht gern liegen möchten. Nur Stein, kein Grün, kein Baum, trostlos und bedrückend. Krönender Abschluss der Ortsbesichtigung wird der Besuch im Dönner-Restaurant Kapadokia, wo wir nicht bis 19:00 auf das Essen warten müssen.

26.6.
„Steter Tropfen höhlt den Stein“, danach dürfte es bei uns nur noch Sand oder Löcher geben. Kräftiger Regen in den frühen Morgenstunden, danach bis in den späten Nachmittag hinein andauernder mal stärkerer mal schwächerer Nieselregen. Kein Wunder, dass hier alles so grün ist. Heute haben wir die kleinste Schleuse hinter uns gebracht, 48 cm Hub! Im Regen kam uns das erste finnische Boot entgegen, ein kleines Segelboot aus

Helsinki. Wegen des Regens war die Kamera nicht zur Hand und der Name blieb unklar. In Nemours passten wir am Kanal-Kai gerade in die Lücke zwischen zwei Penichen. Den im Führer genannten Hafen am Loing darf man ruhig vergessen. Wassertiefe ist höchstens 1,20 m und an den Anleger passt gerade ein normal großes Boot. Am Abend sehr gut beim Chinesen gegessen.

27.6.
Nach der Abfahrt aus Nemours geht es ein Stück auf dem Fluss Loing entlang, bevor wir wieder auf den Kanal kommen. Schmale Durchfahrten wechseln mit langen geraden Strecken ab. Im Umfeld jetzt schon mehr Dörfer und bebaute Gebiete. An einer Schleuse müssen wir warten, bis die St.Tropez geschleust hat, sie passt genau in das Schleusenbecken, da brauch man nicht viel nachzudenken, ob man irgendwo anstoßen könnte. Nach der Mittagspause kommen wir in Moret-sur-Loing an. Gleich hinter der Schleuse gibt es eine kleine Marina, die sehr gut gestaltet ist und ruhig liegt. Zum schönen Ort mit vielen alten Gassen, Türmen und Flussmotiven ist es nur ein kurzes Stück zu gehen. Hier endet nun unsere Fahrt über die kleinen Kanäle Zentralfrankreichs. In zwei Tagen geht es auf der Seine Richtung Paris. Am Abend noch eine nette Stunde mit den Australiern Adrian und Karen auf ihrem Boot verbracht.

28.6.
Der heißeste Tag dieses Sommers und kein Regen! Frischwasser gebunkert, die Bilge vom „Zusatzgewichtwasser“ befreit und gereinigt, Motorrauminspektion, VHF-Antenne wieder angebracht, wir sind bereit für die Seine, wo bis nach Paris alle Brücken mindestens 5 m hoch sind, vorbei ist es mit dem Kopfeinziehen! Am Nachmittag mit dem Fahrrad nach Saint-Mammès gefahren und dort schon mal die Seine angesehen. Es gibt viel Berufsverkehr. Die Anlegestelle dort ist wegen des laufenden Schwells ungünstiger als in Moret. Hier trafen wir noch ein kanadisches Ehepaar, die als Gast auf einem Boot waren und in Vancouver eine Grand Banks 36 haben, „Spunky“, Erfahrungen und Karten ausgetauscht.

29.6.
Am Morgen zum Frühstück gibt es ein ausgiebiges Gewitter, da fährt man natürlich nicht los. Nach 2 Stunden hat es sich beruhigt und wir fahren auf die Seine. Viel Platz nach unten, oben und zu den Seiten, ein befreiendes Gefühl! Die Schleusen sind auch so groß, dass man in ihnen fahren kann und nicht langsamst gleiten muss. Interessant ist die Architektur der Häuser, wie Pfefferkuchenhäuser oder direkt von den Gebrüder Grimm geliehenen Vorlagen. Bei der Einfahrt nach Melun kommt man an einem Gefängnis vorbei, an dem direkt eine Kirche angebaut ist – oder umgekehrt, macht einen seltsamen Eindruck. Der Stadtanleger hat viel Platz – nur ein schweizerisches Boot, welches bald weiter fährt – man liegt vor der dem „Astrolabe -Médiathèque et Archives de Melun“, welches zur Universität zu gehören scheint. Obwohl am Nachmittag noch viel Berufsverkehr ist, stört der Schwell kaum. Der Abend sieht uns wieder bei der internationalen Speisekarte, diesmal auf italienisch als Erinnerung an das vorige Jahr.

30.6.
Die Pfefferkuchenlandschaft von gestern ändert sich auf einmal in Luxusgrundstücke neuerer Bauart. Hier müssen wohl die nicht ganz Armen von Paris wohnen. Dann geht es wieder mit Natur weiter. Die großen Schleusen können wir fast ohne zu warten fahren. Dann erblicken wir auf einmal ein seltsames Gefährt, die Suche im Internet ergibt, dass mit dem Boot Anfang des Jahres über den Atlantik gerudert wurde. In Draveil gibt es einen ruhigen Hafen, Port de Cerises, wo wir Platz finden. Abendessen direkt an der Seine im

„Gibraltar“. Da wollten wir nach ursprünglicher Planung ja eigentlich lang, nun sind wir auch so hingekommen!

1.7.
Nach Paris ist es nur noch eine kurze Strecke. Zwei große Schleusen gemeinsam mit der „Far Away“ genommen. An den Ufern immer mehr normale Wohngebiete und Industrieanlagen. Besonders in Paris wird an den Ufern überall gebaut, vor neuen Bürohäusern stehen noch die alten Industrieanlagen. Auf der Seine kein besonders starker Verkehr, vielleicht weil es Sonntag ist. Zusammen mit einem englischen Boot schleusen wir dann in den Hafen Port Arsenal. Wir bekommen einen ausgezeichneten Liegeplatz. Neben dem Hafen Grünanlagen, wo heute die Pariser Picknick machen. Hier bleiben wir nun eine Woche und machen „Urlaub“, allerdings werden dabei wohl einige Arbeitstage anfallen.

3.7.
Am 2.7. Wasch- und Bürotag, am Abend haben wir einen Nachbarn längsseits bekommen, Flussschiff Colibri aus Belgien. Heute haben wir eine Fahrt mit einem Touristenboot über den Kanal St-Martin gemacht. Es geht vom Port Arsenal 4,5 km bis Paris la Vilette. Beinahe die Hälfte der Strecke führt durch Tunnel, insgesamt 8 Schleusen. Zurück am Kanal entlang gelaufen. Abends in einem kleinen Restaurant „Le petit Marché“ nahe dem Place des Vosges ausgezeichnet gegessen und dann mit der Colibri-Crew noch eine Flasche Wein auf der Flybridge genossen.

4.7.
Montag hatte ich bei Orange meinen Internetstick aufgeladen, weil die Nachricht kam, dass der Saldo verbraucht ist. Kam mir zwar komisch vor, aber was hilft es? Nun stehen auf meinem Konto auf einmal wieder 22 € zu verbrauchen und getrennt die gerade geladenen 50 € mit zusätzlichen 20 € Sonderangebot. Besuche den Laden und versuche mir erklären zu lassen, was diese verschiedenen Werte bedeuten und warum nicht alles in einer Summe erscheint. Die Verkäuferin ist dazu nicht in der Lage. Ein langer Anruf beim Orange zentralen Service ergibt schließlich, dass die Firma letzte Woche Probleme mit ihrem Programm und den Sticks hatte und viele Kunden die Mitteilung bekam, dass der Saldo aufgebraucht wäre, was aber nicht stimmte. Nun war der tatsächlich vorhandene Saldo wieder geladen. Damit bin ich nun wohl für den Rest der Zeit in Frankreich gut versorgt, sicherheitshalber aber auch gleich die Telefonnummer der Bearbeiterin im Zentralservice abgespeichert.
Dann haben wir die Schwarzwassertanks leergesaugt. Die Einrichtung ist lobenswert, überall am Kai sind Absaugventile angebracht, der Schlauch ist auf einem beweglichen Gestell. Unser Tank im Bug war fast leer, d.h. das klare Wasser, welches wir aus Gewichtsgründen eingefüllt hatten, ist durch ein kleines Leck ausgelaufen. Trotzdem kann man kein neues Wasser mit der Spülpumpe in den Tank drücken. Das ganze System muss im Herbst untersucht werden.
Und noch etwas zum Thema Sauberkeit: die Parkanlage neben dem Hafen ist jeden Tag stark frequentiert. Abends um 23:00 wird sie geschlossen, zu diesem Zeitpunkt liegt nichts auf dem Rasen. Überall sind in kurzen Abständen Abfallsäcke angebracht und jeder bringt tatsächlich seinen Abfall dort hinein. Auch auf dem Weg am Kanal St-Martin entlang die gleiche Situation. Vorbildlich gelöst!

5.7.
Nachdem ich den Kirschkern aus der Hecktoilette gefischt habe, hat sich auch das schon einige Tage andauernde „technische“ Problem gelöst, dass die Spülpumpe auf einmal

immer wieder ein komisches Geräusch von sich gab. Gut, dass ich sie noch nicht ausgebaut hatte! Aber zu mindestens habe ich nun aus dem Internet die technische Beschreibung abgespeichert.

Langer Spaziergang durch das Quartier Latin, Jardin du Luxembourg, St.Germain-des-Pres und am anderen Seine-Ufer zurück. Die Stadt ist schon gewaltig und hat viel zu bieten. Abends setzt dann wieder der Regen ein.

Gestern hatte ich für die Rumbalotte den Überwinterungsplatz in Holland bestellt, Jachtcentrum Elburg. Heute kam die Bestätigung, damit ist der Meilenstein schon mal gesetzt.

6.7.
Heute über die Inseln Saint Louis und Cite zum Champs Elysees. Zwischendurch kräftiger Regen, aber da sitzen wir gerade geschützt in einer Bar. Der Champs Elysees ist überlaufen und hat nach unserer Meinung eigentlich nichts Besonderes zu bieten, die großen Kaufhäuser interessieren uns nicht. Die Gegend um die Bastille z.B. ist viel natürlicher und ursprünglicher. Mit der Metro zurück; dann regnet es mit kurzen Abständen bis in den Abend.

7.7.
Damit wir es uns nicht abgewöhnen oder vergessen: es regnet praktisch den ganzen Tag mit nur kurzen Unterbrechungen. Am Abend mit der Metro nach China Town und Peking Ente gegessen. Morgen fahren wir weiter die Seine hinunter und dann Richtung Norden.

Paris – Belgien

8.7.
In den frühen Morgenstunden hat es wieder gegossen, dass man nicht schlafen konnte. Etwas leichter ging es dann bis zum Frühstück weiter, so dass wir schon beschließen wollten, nicht los zu fahren. Das muss dem Petrus aber auch nicht gepasst haben und auf einmal riss der Himmel auf und zeigte auch etwas Blau statt nur Grau. In der Schleuse zur Seine ist Gedrängel, wir sind 5 Boote gleichzeitig. Vor uns fährt ein französisches Segelboot auch talwärts. An der Brücke Pont de la Tournelle steht die Ampel auf rot, das Boot fährt durch. Ich meine, in der Capitainerie etwas gelesen zu haben, dass es Probleme mit der Ampel gäbe und folge dem Franzosen…… Das machen dann auch die zwei Polizeiboote, die einen Augenblick später neben uns liegen. Viel Erklären hin und her, alle Papiere werden an Bord angeschaut, ein Formular ausgefüllt, und endlich lässt man uns ohne Strafe ziehen. Nun konnten wir die Durchfahrt durch Paris genießen, es ist auch vom Wasser aus gesehen eine tolle Stadt.

Nach 30 km ändert sich die Landschaft langsam, es gibt weniger Wohngebiete aber einerseits mehr Industrie, andererseits auch wieder Natur. An der ersten Schleuse können wir direkt in eine der drei Kammern fahren. Ab und zu kommt ein Lastkahn entgegen. Der Wind frischt kräftig auf und schnell bilden sich auf der Seine kurze, harte Wellen. Dann verzieht sich wie gewöhnlich auch die Sonne wieder und dunkele Wolken beherrschen das Bild mit einzelnen leichten Schauern. Da wir genug Zeit haben, fahren wir nicht bis Conflans-St.-Honorine sondern gehen an einen schönen Gemeindehalt in Rueil-sur-Seine. Direkt dahinter liegt eine moderne Wohnsiedlung mit einem großen Platz umringt von Restaurants.

9.7.
Die Nacht war unheimlich ruhig, KEIN REGEN! In die erste Schleuse können wir direkt hinein fahren und auch bei den noch kommenden brauchten wir nicht lange warten. Alle Schleusen haben mehrere Kammern und werden fließend bedient. Eigentlich wollten wir in Conflans-Sainte-Honorine bleiben, die Marina Ambiance Yachting lag aber weit vom Zentrum weg auf der falschen Seite der Seine und sah nicht besonders aus und an den Kaifestmachern lagen Güterschiffe in mehreren Reihen. Also fahren wir auf der Oise weiter. Hier ist mehr Verkehr als auf der Seine, landschaftlich wieder sehr grün. In Cergy gehen wir an den Empfangskai der Marina und können dort bleiben. Die Marina liegt sehr schön, ausgezeichnete Infrastruktur rings herum. Auf der anderen Seite der Oise gibt es ein 250 ha großes Freizeit- und Erholungsgebiet mit mehreren Seen und viel Sportanlagen, einfach sehenswert. Und das ist auch eine monumentale futuristische – oder was auch immer – Anlage, die sich „in die Tradition großer urbaner Trassen einreiht“ "L'Axe Majeur De Cergy-Pontoise". Eine drei Kilometer lange weiße Trasse beginnend mit einer roten Brücke geht schnurgerade einen Hang hinauf und endet mit einem Turm in der Mitte von Säulenbauten.

10.7.
Heute schaffen wir 4 Schleusen. Himmel bleibt den ganzen Tag stark bedeckt, aber ohne Regen. Bis Isle Adam geht es durch einen Waldgürtel, dann öffnet sich die flache Landschaft. Viel Gegenverkehr, sowohl Berufs- als auch Freizeitschifffahrt, wir dagegen fahren alleine durch alle Schleusen bis Creil, wo wir am Gemeindeanleger festmachen. In Creil und dem gegenüberliegenden Nogent-sur-Oise gibt es nichts Besonderes zu sehen.

11.7.
Weiter geht es bei kühlem Wetter und kurzen Schauern die Oise nach Norden. Drei Schleusen heute auf dem Weg, alle – wie auch die anderen Schleusen auf der Oise – mit einem Hub von ca. 1,50. Unterwegs sehen wir wieder einmal ein schweizerisches Boot, welches wir das erste Mal in Melun getroffen hatten. Ihr Rhythmus scheint es zu sein, erst später am Tag los und dann länger in den Abend zu fahren. In Compiegne tanken wir an einem Tankschiff. Viel haben wir nicht verbraucht, aber die Tankmöglichkeiten in Frankreich und Belgien sind sehr beschränkt. Wir bleiben im Freizeithafen des Compiegne Yacht Clubs, der nicht weit vom Zentrum entfernt liegt. Die ersten beiden Tage wären dort gratis, aber man darf etwas für den Club spenden. Für 10 € und den Wimpel unseres finnischen Clubs gibt es als Gegengeschenk natürlich den Wimpel des CYC. In der Stadt gibt es viele alte Fachwerkhäuser, man merkt an der Architektur, dass man wieder mehr im Norden ist. Sehenswert auch das alte Rathaus und die große Kirche mit schönen Mosaikfenstern.

12.7.
Bis auf einige sonnige Augenblicke am Nachmittag regnet es den ganzen Tag. Wir fahren das letzte Stück der Oise, dann den Oise-Seitenkanal und nun sind wir auf dem Kanal du Nord. Hier sind die Schleusen nur 6 m breit und sehr lang, die Hebetore verursachen Wirbel beim Ein- und Ausfahren. Die Schleusen fahren wir als Gruppe von 4 Freizeitbooten, der Berufsverkehr ist sehr stark und wir wundern uns, wo die eigentlich hinfahren, da auf der Oise nicht so viel Verkehr war. Der Canal du Nord erinnert an den Elbe-Seiten-Kanal, der auch als Betonrinne durch die Landschaft führt. Der Waldgürtel ist durch eine offene Landschaft mit Äckern und Feldern abgelöst. Am Nachmittag haben wir dann Premiere: der erste Tunnel – Souterrain de Panneterie - mit 1058 m. Beim nächsten (>4 km) werde ich unseren Scheinwerfer besser ausrichten, da ich heute von der Steuerbordseite nicht viel gesehen habe. Wir bleiben an der Haltestelle Languevoisin und marschieren am Abend im Regen ca. 1,5 km ins Dorf, in der Hoffnung, eine Gastwirtschaft oder ähnliches zu finden. Ergebnis: Null, es gibt dort gar nichts, dafür auf der Rumbalotte Spaghetti.

13.7.
Das eintönige Tropfen des Regens lässt uns gut schlafen. Da wir kurz vor der Schleuse liegen, sehen wir, wenn Boote zum Schleusen kommen und melden uns an. Wir können mit einem großen Frachtgutschiff, der Hebe, schleusen. Dann zockeln wir im Standgas die nächsten 10 km hinter ihr her bis zur nächsten Schleuse. Dort komme ich vor der Einfahrt in die starken Wirbel der Hebe und liege auf einmal quer vor dem Tor, zu nahe und zu früh heran gefahren. Das Tor wird vor uns geschlossen und wir warten auf die nächste Gelegenheit. Da starker Berufsverkehr herrscht, geht das schnell. Ein Stück der heutigen Strecke ist der Canal de la Somme, der hier mit dem Canal du Nord zusammenläuft. Bei strömendem Regen kommen wir nach Mittag im Hafen von Peronne an und können dort an einem „Festlieger“ längsseits gehen. Das Boot liegt schon so lange fest, dass sich auf der Schwimmplattform Wasservögel ein Nest gebaut haben! Die Marina gehört zu einem großen Camping-Platz mit guter Struktur, es sind nur 15 Minuten in das Stadtzentrum. Viele Backsteinbauten, alles wird schon sehr nordeuropäisch. 2008 in unserem ersten Fahrjahr waren wir gerade am 14.7. in Aschaffenburg, welches auf dem gleichen Breitengrad liegt wie Peronne. Von hier aus sind wir nun eindeutig auf dem Weg in den Norden.

14.7.
Zur Feier der Franzosen ausgiebig gefrühstückt. Mittags in die Stadt, um uns die Feierlichkeiten anzusehen, davon war aber nichts zu merken. Es war hier ein normaler Samstag, Markttag. Abends gut gegessen (das ist ja schon öfter vorgekommen).
Das Feuerwerk um 23:00 Uhr am Quai Anglais haben wir ausgelassen. Irgendetwas stimmt beim Stromladen nicht. Landstrom ist angeschlossen und die Steckdosen funktionieren, das Ladegerät zeigt alle Werte in grün, aber die Instrumente meinen, dass kein Strom geladen wird. Zwischendurch sieht alles wieder richtig aus. Beim Laden mit dem Generator gibt es keine Probleme, somit können wir beruhigt sein und erneut testen, wenn wir das nächste Mal Landstrom bekommen.

15.7.
Die ersten beiden Schleusen bergwärts schaffen wir bei Sonnenschein, in den nächsten dreien regnet es und nach der fünften gießt es so, dass man nichts mehr sehen kann. Wir legen eine Mittagszwangpause ein. Positiv ist, dass wir alle Schleusen alleine fahren können. Gerade als wir weiter fahren wollen, zieht an uns ein langsamer Lastkahn

„Cecinkel“ vorbei, hinter dem wir dann in unseren längsten Tunnel „Souterrain de Ruyaulcourt“ einfahren. 4354 m, aber breit, hoch und gut beleuchtet, macht keine Probleme. Dann geht es noch einige km über die Scheitelhaltung des Kanals, bis wir wieder 6 Schleusen talwärts vor uns haben. Wir schaffen noch 4 davon, da am Sonntag nur bis 18:00 geschleust wird. An der Schleuse Nr. 3 bleiben wir über Nacht in einer ruhigen, weiten Landschaft. Mit den Rädern in den nächsten Ort Marquion, um einen Bewirter zu finden. Das ist in den kleinen französischen Orten allerdings nicht leicht. Ein Teil der Restaurants sind nur noch ehemalige, ein anderer Teil hat Ruhetag und so finden wir auch hier als einzigen Ausweg den Kebab-Kiosk, wo wir allerdings super Cheesburger bekommen.

16.7.
Heute fahren wir das letzte Stück auf dem Canal du Nord bis Arleux, dann den Canal de la Sensée und schließlich geht es auf die Escaut (Schelde). Die Kanäle sind breiter als du Nord, landschaftlich wird es auf der Escaut weniger interessant, mehr Bebauung und Industrie. Die Schleusen sind 12 m breit, mit Schwimmpollern. Es gibt aber kaum Möglichkeiten zum Anlegen für Sportboote. Wir fahren die gesamte Strecke mit dem Lastkahn „Necta“. An der ersten Escaut-Schleuse werden unsere Daten über Funk abgefragt. Es zeigt sich, dass wir genau registriert sind, verschwinden kann man hier kaum. In Valenciennes legen wir kurz vor der Schleuse an einem alten Industriekai an, wie es sich gehört natürlich im Regen. Ansonsten hatten wir den Tag trocken überstanden.

Am Abend Spaziergang in die Stadt. Sehr sauber und gepflegt, sogar die Straßenbahnschienen laufen auf einem Grünstreifen durch die Stadt. Für die Hunde, d.h. ihre Menschenfreunde gibt es nicht nur Kotkästen, sondern auch ein Gestell mit Sammelbeuteln. Auf dem großen zentralen Platz ein Denkmal (?) in Form einer langen spitzen Nadel, der Sinn wurde uns nicht klar. Zurück auf dem Boot vorsichtshalber die Kühlwasserfilter gereinigt, da wir einige Zeit vor einer Schleuse in sehr flachem und verkrautetem Wasser standen >>> siehe Bilder, es war nötig.

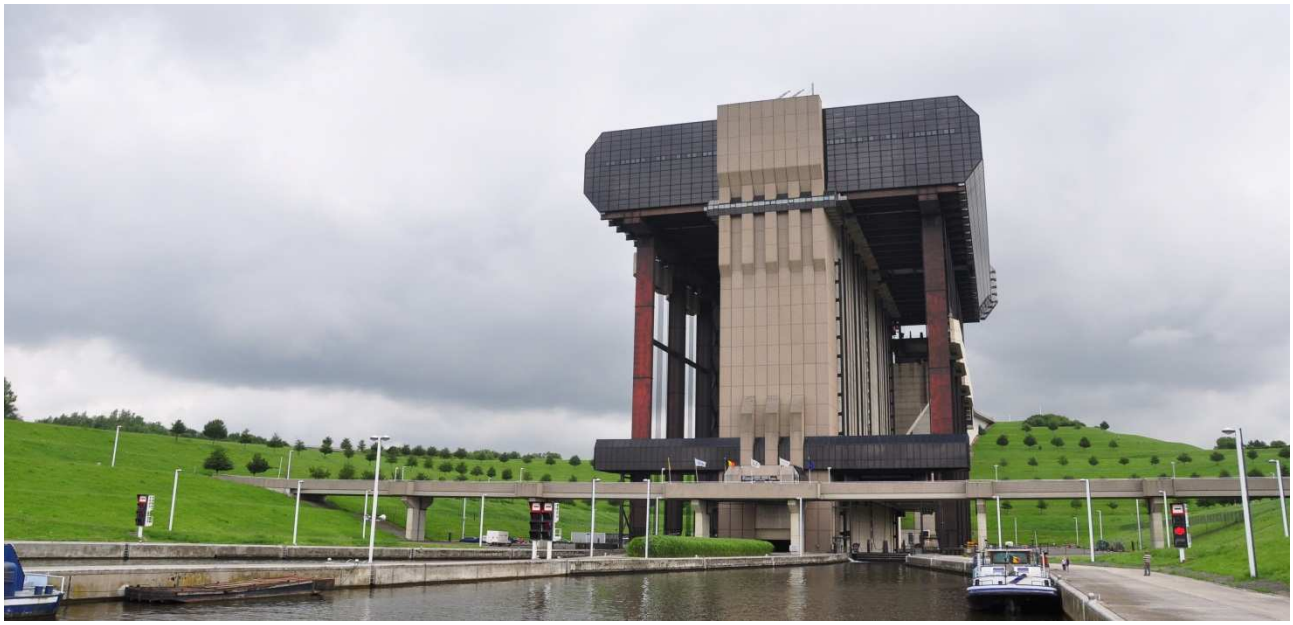
17.7.
Mit 2 Lastkähnen –Lorca und Sequence - fahren wir zusammen durch die drei Schleusen auf französischer Seite. Es ist ziemlicher starker Verkehr und wir müssen an allen Schleusen etwas warten. Es geht durch eine mehr oder weniger aufgelassene ehemalige Industrieumgebung, nach der letzten Schleuse in Frankreich – Fresnes – wieder Wald- und Buschlandschaft. Wir wollten kurz vor der belgischen Grenze in Mortagne du Nord bleiben, wo es einen Gemeindeanleger gibt. Der erweist sich allerdings als ein Flachwasseranleger und wir haben fast etwas Probleme, aus dem Schlamm wieder heraus zu kommen. Kurz entschlossen fahren wir weiter nach Belgien. Direkt hinter der ersten Schleuse gibt es einen großen See mit einer Marina, Port d’Antoing. Daneben ein Ferienlager für Kinder, die Segeln und Windsurfen lernen. Das Klubhaus bietet Getränke und Gaumenfreuden an. Hier bleiben wir für 2 Tage. Bei der Schleuse das „Permit de circulation“ für die Wallonie geholt. Am Nachmittag die Windschutzscheiben und den Navigationsmonitor auf der Flybridge wieder installiert, vor uns liegen keine so flachen Brücken mehr, die Rumbalotte fängt an, normal auszusehen. Morgen wollen wir versuchen im 10 km entfernten Tournais einen Internetstick für Belgien zu bekommen, um wieder mit der Außenwelt kommunizieren zu können.

Kurze Statistik zu Frankreich: gefahren 1410 km mit 164 Motorstunden, 215 Schleusen, 41 Liegeplätze.

Und die ersten Eindrücke von Belgien: alle Brücken tragen Schilder mit Namen der Brücke, vor den Schleusen gibt es Hinweisschilder mit Namen und VHF-Kanal, sehr geordnet.

PS: fast vergessen: es hat den ganzen Tag bis auf ein paar vereinzelte Tropfen mal nicht geregnet!!

Belgien/Wallonien



18.7.12
Auch heute stark bewölkt, aber es regnet nicht. Ulla hat gewaschen und die Kabinen geputzt, ich habe mich an die Außenhaut gemacht und das Dinghi vom Regenwasser befreit. Frankreich-Material weg gepackt und Holland schon mal in Griffweite sortiert. Auf der Karte haben wir festgestellt, dass das eigentliche Dorf Peronnes ein Stück weiter liegt. Eine Erkundigungsfahrt hat aber auch keine weiteren nutzbaren Erkenntnisse gebracht. Es gibt einen Krämer, zwei Bierstuben, die kein Essen anbieten, sonst nichts. Nachdem das Wetter stabil blieb, mit dem Fahrrad an der Escaut entlang nach Tourain gefahren. Eine sehenswerte Stadt mit einem schönen Grand Place, einer riesigen Kathedrale (die allerdings gerade restauriert wird und nur teilweise besichtigt werden kann) und viele alte Häuser. Auch der Internet-Stick kommt in die Einkaufstasche, diesmal vom Betreiber Base. In der Marina war ziemlich viel Betrieb, 6 neue Boote angekommen.

19.7.12
Kurz vor 9:00 stehen wir vor der großen Schleuse Maubray-Peronnes, 86 x 12 m und 12,50 m Hub mit Schwimmpollern. Die Schleuse wird für uns herunter gefahren, mit uns laufen dann 2 Holländer ein, die auch in der Marina lagen. Danach können wir dann ohne weitere Hindernisse 36 km bis zur Marina in Mons fahren, die ähnlich wie in Peronnes in

einer weiten Bucht liegt. Der Canal Nimy-Platon-Peronnes führt durch Wald- und Wiesenlandschaft; wenig Verkehr, uns kommen nur 4 Berufsschiffe und 2 Sportboote entgegen. Am Hafen von Peruwelz, wo wir mit der Geschwindigkeit herunter gehen, um keine Wellen zu machen (extra Hinweisschild, was man eigentlich gar nicht braucht), nutzt der erste Holländer die Gelegenheit und überholt uns, wobei er natürlich die dort liegenden Boote kräftig schaukelt. Kurz danach zieht auch der zweite dicht an uns vorbei, weil er ja direkt hinter seinem Kollegen fahren muss. Unsere Zeichen und Kopfschütteln hat er wohl auch nicht verstanden. Im Hafen Mons kommen wir mit ein paar Minuten Verzögerung an. Allerdings liegen wir vor den beiden an unserem Platz, während sie sich noch einmal verlegen müssen. Während der Fahrt nur 2 kurze Schauer, ansonsten wolkig mit einigen sonnigen Augenblicken.
Ich fahre am Nachmittag mit dem Rad ins Zentrum von Mons und schaue die Stadt an. Die alten belgischen Städte mit ihren Kirchen, Rathäusern und Grand Places sind ein Genuss anzusehen.

20.7.
Heute steht das größte Schiffshebewerk der Welt auf dem Programm, Strépy-Thieu am neuen Canal du Centre, mit einem Hub von 73,15 m. Davor zwei Schleusen, eine mit normalen Halteklampen und eine mit Schwimmpollern. Die Schleusen in Belgien waren bisher besser auch für Sportboote eingerichtet als in Frankreich und die Wasserbewegungen sind sehr ausgeglichen und angenehm. Mitten in der Wald- und Wiesenlandschaft auf einmal eine der Schrottverarbeitungsanlagen, die wir auch schon in Nordfrankreich gesehen hatten. Dann stehen wir vor dem „Fahrstuhl“. Die Schiffe fahren in eine Wanne ein und die Wanne wird dann 73 m hoch- bzw. runtergefahren. Gegengewichte sind riesige Betonklötze, das ganze wirkt fast futuristisch mit Lautsprecheransagen und Geräuschen wie auf einem Flugplatz. Von oben phantastischer Rundblick auf die unten liegende Umgebung. Am historischen Canal du Centre sind inzwischen 4 alte Hebewerke zum Weltkulturerbe ernannt worden. Nach der Ausfahrt geht es bald über ein Aquädukt, links und rechts Dörfer unter uns. In einer weiteren Stunde Fahrt kommen wir zum Hafen von Seneffe, der in einem Nebenarm des Kanals Brüssels – Charleroi liegt. Im Laufe des Nachmittags und Abends wird es hier richtig voll. 3 Tage Belgien und 3 gut organisierte Häfen! Wie bereits in Peronnes und Mons gibt es auch hier die ADEPS „**A**dministration **d**e l'**É**ducation **p**hysique, du **S**port et de la Vie en Plein Air“, die Jugendlichen in Lagern Schulung für Wassersport bietet. Mit dem Hafenmeister Patrick vereinbare ich, ihm finnische 1, 2 und 5 Eurocents zu schicken. Die 1 und 2 Cents sind schwer zu finden, da sie in Finnland nicht benutzt werden. Alle Rechnungen werden auf die nächsten 5 Cents auf- oder abgerundet.

Während des Abendessens im Le petit Baigneur haben wir kurz überlegt, was in Belgien bisher weiter aufgefallen ist. Die Brotkultur ist eindeutig schlechter als in Frankreich, es gibt - bisher - nur helles Brot, welches so weich ist, dass man es auch nur fertig in Scheiben geschnitten bekommt. In den Restaurants wird nicht automatisch eine Kanne Wasser auf den Tisch gestellt, bestellen muss man Mineralwasser. Die Speisekarten bauen sich nicht auf verschiedenen Menus auf wie in Frankreich, sondern auf Einzelgerichte, riesige Portionen. Gute Schleusen und gute Marinas. Weniger Flaggen, weniger Blumenschmuck in den Landesfarben.

21.7.
Kurz nach 9:00 geht es los, der Kanal schlängelt sich durch Wiesenhänge. An der ersten Schleuse holen uns unsere holländische Nachbarn - Bernhard’eau - von Seneffe ein. Die Schleusen haben wieder eine andere Konstruktion als bisher. Die Tore hängen und

werden zum schließen oder öffnen als ganzes seitlich verschoben. An der dritten Schleuse werden wir nach unseren Papieren gefragt, dem Permis de Circulation. Unseres war fälschlicherweise von der ersten Schleuse nur für den Kanal Nimy-Platon-Peronnes ausgestellt worden, nun haben wir ein neues, welches für ganz Wallonien (nicht Belgien!!) gilt. Kostet nichts, kommt uns als Papierkrieg aber etwas wie in Griechenland vor. Bei Charleroi ändert sich die Landschaft radikal. Aus den Wiesen werden aufgelassene Anlagen der Schwerindustrie, der Kanal führt durch ein ehemaliges Stahlwerk hindurch. Das ganze macht einen deprimierenden Eindruck, auch die 500 m lange Graffiti-Wand kann dem nicht abhelfen. Da uns der Weg bis Namur zu lang ist, fahren wir zwei Kilometer die Sambre hinauf, wo es in Marchienne einen Anleger für Sportboote gibt. Später legt die englische Bark Cedar ebenfalls hier an, wir hatten sie bereits in Mons und Seneffe getroffen, auch sie wollen morgen nach Namur. Der Spaziergang durch die Stadt ergibt auch ein geteiltes Bild wie vorher auf dem Kanal. Die westliche Seite ist mehr oder weniger verfallen(d)e Umgebung mit Geschäften und Bars, die Ostseite ist sauberer, aber reines Wohnviertel. Im Prinzip ist alles da, nur wohnen möchte man hier nicht.

22.7.
Den ganzen Tag Sonnenschein, man glaubt es kaum. Kurz vor 9:00 Uhr stehen wir und die Cedar vor der ersten Schleuse und auf geht's. 4 Schleusen fahren wir gemeinsam, dann kommt ein langes Zwischenstück und wir dürfen alleine talwärts schleusen. Bis Roselier begleitet Industrie die Ufer der Sambre, dann wechselt es über zu Natur. Heute am Sonntag ist kein Berufsverkehr unterwegs, insgesamt kommen uns auf der Fahrt 10 Freizeitboote und ein Ausflugsschiff entgegen. An einer Schleuse schaut uns ein Ehepaar zu und wir kommen ins Gespräch. Dabei stellt sich heraus, dass der Vater der Frau Konsul von Finnland in Lüttich war, die Welt ist eben klein. Vor der letzten Schleuse sehen wir die Holländer Bernhard'eau am Kai liegen. Ihnen ist heute der Bautenzug des Getriebes gerissen, nun suchen sie nach Hilfe. Auf der Maas schauen wir erst, ob sich im Port de Plaisance Platz findet, ist aber alles voll, die Marina ist auch nicht sehr groß. Wir legen uns gegenüber der Marina an den Stadtkai unter die Festung Namur. Den sicherheitshalber reservierten Platz in der Marina Plage d'Amée 2 km weiter stornieren wir. Namur macht einen sehr netten Eindruck mit einer lebendigen Altstadt und der großen Festung. Wir bleiben 2 Tage.

23.7.
Nachdem wir eine Nacht an der Mauer ohne Stromanschluss gelegen haben stellen wir fest, dass unser Ladegerät bei Generatorladung nur Strom zum Aufrechterhalten der Batteriespannung liefert, aber keine Schnellladung mehr durchführt. Da auf der anderen Seite des Flusses in der Marina Plätze frei wurden, verlegen wir uns dort hin und probieren mit Landstrom aus, gleiches Ergebnis. Alle angezeigten Funktionen sind grün, aber die Ladung fehlt. Da wir praktisch täglich fahren, werden die Batterien ausreichend geladen, aber das Ding muss trotzdem in Ordnung gebracht werden. Dann machen wir uns auf den Weg zur Festung. Von oben herrlicher Blick auf die Stadt und in das Maas-Tal hinein. Nachmittagsdrink mit den Engländern auf der Cedar und ausgezeichnetes Abendessen nahe der Brücke im „au Phil des Saveurs", empfehlenswert!

24.7.
Und weiter geht es mit Sonnenschein! Gegen 10:00 fahren wir los Richtung Lüttich. An den beiden großen Schleusen (120 x 25 m) müssen wir kurz warten. Hier sind viele Sportboote unterwegs. Nach Namur geht es noch eine Zeitlang vorbei an steilen Berghängen und Klippen, dann flacht die Landschaft etwas ab. Wir legen auf halber Strecke in der Marina vor Huy in Statte an. Sie liegt sehr geschützt und ruhig, gute

Infrastruktur und im Klubhaus ein nettes Restaurant. Vor uns liegt „Raudi“, finnisches Nauticat 33-Boot unter deutscher Flagge.

25.7.
Morgens mit den Rädern 1,5 km nach Huy gefahren. Die Seilbahn auf die Festung hinauf ist außer Betrieb, also bleiben wir unten in der kleinen Stadt, gemütlich. Im Dom sehr schöne Glasmalereien. Zurück bei den Rädern stellen wir allerdings fest, dass mein Vorderrad platt ist, das halb Tragen halb Schieben in die Marina ist dann weniger gemütlich. Als nächstes kommt der Ölwechsel ran, fast 200 Stunden gefahren, das reicht. Bei der Steuerbordmaschine will das Öl nicht richtig fließen, da geht einem schon wieder alles Mögliche durch den Kopf. Bis ich schließlich feststelle, dass die Schraubverbindung von der Pumpe zum Motor nicht ganz fest gedreht ist und schon ist das Problem gelöst. Nun haben wir Ruhe für den Rest der Saison. Nach dem Essen verbringen wir den Abend mit den holländischen Australiern Jenny und Michel auf der Flybridge, es wird spääät!

26.7.
Hinter Huy beginnt bis Lüttich reines Industriegebiet, beinahe 20 km lang. Bei den beiden Schleusen haben wir Glück und können direkt hinein fahren. An der zweiten Schleuse wird die zweite Kammer gerade überholt oder neu gebaut, interessant dort hinein zu schauen! Kurz nach 12:00 legen wir schon in der Marina an, wo uns Raudi einen Platz organisiert hatte. In der Marina liegt man geschützt, 15 Minuten in die Altstadt, aber nur 1 Toilette und 1 Dusche! Ich kann am Nachmittag für uns einen Platz in Gent reservieren, wo wir das Boot einige Tage liegen lassen werden, um nach Finnland zu Kirsis Hochzeit zu fahren.

27.7.
Die ungewohnte Hitzewelle nach dem vielen Regen geht erst einmal weiter. Langer Spaziergang durch die Stadt. Wie überall viele Kirchen und auch alte Gebäude, der Großteil ist allerdings ziemlich neu. Ab und zu drücken sich alte Häuser zwischen die bedeutend größeren Neubauten. Auffallend viele Denkmäler und Statuen. Versuche ein Fahrradgeschäft zu finden, um einen neuen Innenschlauch kaufen zu können, da der alte am Ventil gerissen und kaum reparierbar ist, ohne Erfolg. Zweiter Spaziergang zum Bahnhof Guillemins. Das Gebäude ist eine phantastisch luftige Konstruktion eines spanischen Architekten, sehr interessant und schön. Nach der Rückkehr kommen dann die ersten Gewitterschauer, die eigentlich erst für morgen angesagt waren. Zu mindestens kühlt es etwas ab. Während wir am Abend rein zufällig mal den Fernseher anwerfen und die Eröffnung der olympischen Spiele in London anschauen mit viel Feuerwerk, ziehen hier die Blitze 2 Stunden lang über den Himmel. Vielleicht half dies, im Google die richtigen Fragen zu stellen, denn ich finde endlich einen großen Fahrradhändler mit Servicebetrieb in Liege, der nur ein paar hundert Meter von der Marina entfernt liegt.

28.7.
Um 10:00 bin ich wieder Besitzer eines funktionsfähigen Rades und habe auch gleich einen weiteren Ersatzschlauch gekauft. Der Dauerregen hält den ganzen Vormittag wie vorher gesagt an. Newsletter an die registrierten Leser der Homepage geschickt und die Einzelstrecken bis Gent im Navigationsprogramm festgelegt. Gerade als ich Nachmittag beim Lesen auf der Flybridge wunderschön und tief eingeschlafen bin, halt ein lautes „Monsieur, Monsieur“ vom Fußgängerweg herüber. Und dort steht das Ehepaar, welches wir vor einigen Tagen an einer Schleuse auf der Sambre getroffen hatten; Vater der Frau war Konsul von Finnland in Lüttich!

29.7.
Es ist kühl geworden, aber dafür wieder trocken. Am Ufer der Maas findet der angeblich längste (2 km) Wochen- und Trödelmarkt Belgiens statt, wir schauen ihn nur vom Wasser her an. Auf dem Albertkanal geht es bis zur großen Schleuse Lanaye, an Schwimmpollern 14 m nach unten. Auch hier wird eine Schleusenkammer repariert oder neu gebaut. Kurze Zeit später sind wir in Holland und Maastricht. Zwischen den Brücken St. Servaasbrug und Wilhelminabrug gibt es in der Maas eine Mauer zum Anlegen, der Schiffsverkehr geht an der anderen Seite vorbei. Wir liegen mitten im Zentrum. Am Nachmittag Spaziergang durch die westliche und am Abend durch die östliche Seite der Stadt. Gemütlicher Ort mit vielen kleinen Gassen und Restaurants.

Belgien_Flandern

30.7.
Nach Nachtgewitter leicht bedeckter Himmel und kühl. An unserer ersten holländischen Schleuse Bosscherveld am Verbindungskanal zwischen Maas und Zuid-Willemsvaart müssen wir eine Zeit lang warten und gesprochen wird nur holländisch, kurz darauf sind wir wieder in Belgien. Der Kanal führt dann in langen geraden Strecken durch Wald, Wiesen und Felder. Es gibt nicht sehr viele Anlegemöglichkeiten und die, die wir unterwegs sehen, sind alle belegt. Einige Kilometer vor unserem angedachten Tagesziel Bocholt finden wir in Bree Platz an einem Anleger, der für den Berufsverkehr ausgewiesen ist, aber da läuft nicht sehr viel, am Abend ist der ganze Anleger mit Freizeitbooten belegt.

Direkt daneben ein Café und ein paar Meter weiter ein Restaurant, das Zentrum ist nur 2 km entfernt, man kann gut mit dem Rad zum Einkaufen fahren. Kaum sitzen wir im Café zieht eine dunkele Wolkenwand auf und es beginnt wieder mal in Strömen zu regnen, gut dass wir nicht weiter gefahren waren. Das Restaurant „Tolhuys“ hat uns gut gefallen.

31.7.
Heute dann stark bedeckter Himmel und noch kühler als gestern. Weiter geht es den Kanal nach Westen; baumbestandene Ufer – sehr viele Blutbuchen -, dahinter Felder mit meistens Mais. Nach einem kurzen Industriegebiet fahren wir durch einen langen Kiefernwald, der mit Eichen durchsetzt ist. Zwei große Schübe Freizeitboote kommen uns entgegen. Erst auf den letzten Kilometern haben wir drei Schleusen hintereinander talwärts, die Schleusenwärter antworten nicht auf den VHF-Anruf, kommen aber an der Schleuse raus und winken uns ein. Die Ampel scheinen sie immer auf rot zu lassen. Die drei Schleusen sind 1844 gebaut und noch voll in Betrieb, sie gehören zum historischen industriellen Erbe Belgiens. Die Schüler in Belgien scheinen heute Fahrradtag zu haben, mehrere Gruppen fahren am Kanal entlang. Nach einer Kanalkreuzung mit 3 Kanälen biegen wir ab und bleiben im Port Aventura, einem seit 6 Jahren bestehenden Hafen in einem Kiesgrubensee (85 ha). Sehr gute Infrastruktur. Wo bei uns in Finnland überall Elektroverteilkästen stehen, um die Autos im Winter für die Motorblockheizung anschließen zu können, gibt es hier den Strom zum Aufladen der elektrisch betriebenen Fahrräder.

1.8.
Blauer wolkenloser Himmel, die Tagestemperaturen steigen auf rund 30˚ C. Ich kläre telefonisch die Situation in der Marina in Antwerpen; man kann nicht reservieren, aber es wird immer versucht, die Boote unterzubringen. Die erste Schleuse gleich an der Kanalkreuzung ist nicht besetzt, man muss sich telefonisch melden und der Schleusenwärter kommt mit dem Fahrrad von der nächsten Schleuse. Bis dahin machen wir an dem einzigen möglichen Ponton vor der Schleuse fest. Nebenan sitzt ein Angler, der ein furchtbares Geschrei und Gezeter beginnt, wir sollten hier gefälligst verschwinden, weil er hier schon sitzt – direkt neben der Schleuse! Wir könnten auf der anderen Seite parken – a) schräge Wand, b) großes Schild „Parkverbot“. Wir lassen ihn rumschreien, dann spukt er freundlicherweise noch zum Boot, ganz schön weit aber trotzdem zu kurz. Und ich hatte gedacht, Angeln beruhigt. Auf jeden Fall kommt der Schleusenwärter, alle anderen 5 Schleusen gehen fast automatisch, alle werden von Schleusenwärtern bedient. Die Ampel wird immer auf rot gelassen, wenn die Pforten auf sind, fährt man hinein. Am Kanal führen Wege entlang, wieder sind viele Fahrradgruppen unterwegs. An einigen Stellen gibt es Gasthäuser, alles sieht sehr gemütlich aus. Der Baumbestand ist zum größten Teil Roteiche, muss bei der Herbstfärbung toll aussehen. Auf einem Teilstück des Kanals ist alles von Wasserlinsen bedeckt. Im Hafen des Jachtclub Herentals finden wir einen freien Platz. Mit dem Fahrrad Erkundigungstour in der kleinen Stadt und am Abend das gleiche noch einmal zum Essen.

2.8.
An der letzten Schleuse auf dem Bocholt-Herentals-Kanal die Zeit genutzt und beim Schleusenwärter endlich die Vignette für den flandrischen Teil Belgiens erwerben können, 25 € und viele Daten in den Computer gegeben. Dann kommen wir auf den Albertkanal, wo ziemlich starker Berufsverkehr herrscht. An der Schleuse vor Antwerpen müssen wir ein halbe Stunde warten. Nach 10 km sind wir im Hafenbereich von Antwerpen. Bei der Siberiabrug kommen wir gerade rechtzeitig an. Sie wird geöffnet und ein großes Schiff wird zu den Docks geschoben, wir können gleich hinter her einfahren. Vor der zweiten

Brücke – Londenbrug - warten wir bis 14:00, sie öffnet zu Standardzeiten. Davor kommt ein Dingi aus der Marina, schaut sich an, wer alles hinein möchte und klärt Aufenthaltsdauer etc. Beim Einfahren in die Marina im Willemdok wird dann der Liegeplatz direkt zugewiesen, funktioniert ausgezeichnet. Wir liegen neben einer anderen Grand Banks (Dauerlieger). Neben der Marina ein interessanter Bau, der sich schließlich als „Museum am Strom“ (MAS) entpuppt. Die Marina liegt nur ca. 15 Minuten von der Altstadt entfernt und in den nächsten 2 Tagen gibt es eine Menge zu sehen. Antwerpen lohnt sich!

3.8.
Ulla lässt die Waschmaschinen in der Marina arbeiten, Kapitän besucht das nebenan gelegene neue Museum. Sowohl der Bau ist architektonisch sehr gut gelungen wie auch die verschiedenen Ausstellungen inhaltlich und vom Aufbau her. Von oben hat man eine ausgezeichnete Aussicht auf die ganze Stadt und die riesigen Hafenanlagen. Antwerpen hat mit der Berendrechtssluit die größte Schleuse der Welt mit den Massen 500 x 68 m und 48 m Hub. Jetzt ist eine weitere Schleuse am linken Ufer geplant in den gleichen Ausmaßen aber mit über 70 m Hub.

4.8.
Langer Rundgang durch die Stadt. Wir finden die finnische Seemannskirche, wo am Nachmittag Sauna für Männer und Frauen (getrennt) möglich wäre. Wenn die Kirche nicht gerade eine Woche Sommerurlaub machen würde, Pech! Mittagessen auf der Zuidterrasse an der Schelde und am Abend dann auf der Noordterrasse. Inzwischen haben wir begonnen, uns mit den Gezeiten zu beschäftigen, die gesamte Schelde bis Gent ist Gezeitengewässer mit ca. 5 m Unterschied. Beim Blick von der Terrasse kann man sich das nicht vorstellen. Bei unserem Navigationsprogramm scheint die Zeitzone für Antwerpen nicht zu stimmen und/oder sie haben eine falsche Gezeitentabelle im Programm, werden wir mal wieder schreiben müssen.

5.8.
Um 10:00 fahren wir aus der Marina durch die Londenbrug und kurz darauf durch die Siberiabrug. Gleich dahinter liegt die Royers-Schleuse, durch die wir auf die Schelde kommen. Nach ca. 25 Minuten können wir einfahren, das Schleusen geht wie immer in Belgien sehr ruhig und ohne Probleme. Auf dem Fluss haben wir wegen Ebbe Gegenströmung von 4 – 5 km/Stunde, was keine Probleme macht. Einziges Problem sind die schnellen Motorbootfahrer, die von Verhalten auf dem Wasser wohl noch nie etwas gehört haben. „Spitzen“leistung: auf dem Bug sitzen 4 kleine Kinder – natürlich ohne Schwimmwesten – Boot rast unter einer Brücke an einem langsameren Boot vorbei und bringt dieses erheblich zum Schwanken. Keine Sicherheit, keine Abstände, keinerlei Rücksichtsname. In Baasrode finden wir einen guten Gemeindeanleger. Im Ort selbst ist bis auf ein Schifffahrtsmuseum nichts zu sehen und das lassen wir aus. Speiserestaurants = Fehlanzeige, viele Kneipen wie schon in vielen anderen kleineren Orten geschlossen, der Virus Kneipensterben muss umgehen. Da freut sich dann die Schnellimbissstube, vor der eine lange Schlange wartet, bis um 18:00 die Türen geöffnet werden.

6.8.
Wir liegen 5 m höher als gestern Abend, so funktioniert das also mit Ebbe und Flut. Rund 3 Stunden können wir noch mit der einlaufenden Flut fahren, bevor das Wasser wieder anfängt abzulaufen. Ziemlicher Gegenverkehr von Berufs- und Sportbooten, die nun mit der Ebbe Richtung Antwerpen fahren. Bei Niedrigwasser möchten wir dieses Stück nicht fahren! Die einzige Schleuse heute bringt uns vor Gent vom Fluss auf den Umgehungskanal von Gent. Von dort fahren wir auf der Lei ins Stadtzentrum, unser

Liegeplatz vor dem Justizpalast ist nur 15 Minuten vom historischen Zentrum entfernt. Der obligatorische Regenschauer erwischte uns wie schon so oft kurz vor der Ankunft. Der erste Eindruck von Gent ist sehr positiv. Gut erhaltene und vielseitige Altstadt mit jeder Menge historisch interessanter Gebäude. 30.000 Studenten sorgen dafür, dass auch die „Wirtschafts“szene gut abgedeckt ist. An unserem Steuerbordmotor hat die Kühlwasserpumpe angefangen, stark zu lecken, werde morgen eine Ersatzpumpe einbauen.

7.8.
Kühl und bewölkt schadet ja nicht, wenn man den Vormittag damit verbringt, die Kühlwasserpumpe zu wechseln. Der schwierigste Teil war, die Schlauchschelle an einer Befestigungsschraube vorbei an die richtige Stelle auf den Schlauch zu bringen. Man glaubt ja nie, wie viel Zeit auf diese Kleinigkeiten drauf geht. Jetzt sitzt sie und hat auch im Test ohne Lecken funktioniert. Am Nachmittag Fotosafari durch die Stadt, leider immer noch bei grauem Himmel. Abends super gegessen im „Le Hommard rouge“ direkt neben unserem Liegeplatz an der Ketelvart.

8. – 12.8.
Kirsis Hochzeit in Helsinki

13.8.
Mit dem Morgenflug nach Brüssel und mit einem Bummelzug dann ruhig nach Gent gefahren. Auf der Rumbalotte hatte sich irgendwann das Ladegerät verabschiedet und die Batterien waren auf 11,9 V runter gefahren. Mit dem Hersteller ist schon vereinbart, dass es nach der Saison als Garantieleistung ausgetauscht wird. Für unser Winterquartier in Elburg Zimmer, Auto und Flüge gebucht. Am 14.9. geht es zurück nach Finnland.

14.8.
Am Vormittag einen alten Convent angeschaut, danach in der Stadt die Burg Gravenstein besichtigt. Den Abend haben wir dann als Abschied an Belgien noch einmal im Le Hommard Rouge genossen. Insgesamt hat uns Gent von den größeren Städten dieser Reise am besten gefallen.

Holland

3.9. Lelystad
1.9. Marken
4.9. Elburg
28.8. Haarlem
30.8. Amsterdam
27.8. Alphen
24.8. Gouda
22.8. Dordrecht
20.8. Willemstad
19.8. Sint Annaland
18.8. Yerseke
16.8. Middelburg
15.8. Terneuzen
Niederlande
Schagen
Medemblik
IJsselmeer
Warmenhuizen
Enkhuizen
Emmeloord
Heerhugowaard
Alkmaar
Heiloo
Urk
Ens
Swifterbant
Markermeer
Lelystad
Dronten
IJmuiden
Zaandam
Almere-Buiten
Nunspeet
Haarlem
Amsterdam
Heemstede
Amstelveen
Hillegom
Nieuw-Vennep
Sassenheim
Hilversum
Nijkerk
Putten
Uddel
Kattenbroek
Leiden
Alphen aan den Rijn
Amersfoort
Barneveld
Woerden
Utrecht
Zeist
Lunteren
Segbroek
Zoetermeer
Escamp
Gouda
Doorn
Utrechtse Heuvelrug
Ede
Delft
Naaldwijk
Bennekom
Vianen
Wageningen
Culemborg
Maassluis
Rotterdam
Leerdam
Tiel
Hoogvliet
Barendrecht
Hellevoetsluis
Ouddorp
Dordrecht
Nijmegen
Wijchen
Haringvliet
Middelharnis
Oss
Burgh-Haamstede
s-Hertogenbosch
Zierikzee
Vught
Uden
Udenhout
Veghel
Oosterschelde
Tilburg
Boxtel
Domburg
Zuid Tilburg
Gemert
Goirle
Best
Middelburg
Goes
Yerseke
Helmond
Deurne
Eindhoven
Mierlo
Hoogerheide
Wuustwezel
Someren
Oostburg
Terneuzen
Brecht

YE-30

15.8.
Mit Els die Schlussabrechnung gemacht, sie hatte für uns noch eine Nachricht von den Australiern Jenny und Michael, die selbst schon nach Antwerpen weiter gefahren waren. Wahrscheinlich werden wir sie in Australien treffen. Über die Lei sind wir wieder zur Ringvaart um Gent gekommen. An der einzigen Schleuse des Tages - Evergem – etwas Wartezeiten. Auf dem Gent-Terneuzen-Kanal ziemlicher Verkehr. Die Industrielandschaft in Belgien hört nach der holländischen Grenze fast schlagartig auf und wechselt über in Wiesen und Wasserflächen. Im Binnenhafen von Terneuzen bekommen wir einen guten Liegeplatz. Die Hitze des Tages entlädt sich am Abend in Wind, kurze Gewitter und Regenschauer.

16.8.
Aus der Marina sind wir in 10 Minuten vor der Ostschleuse und haben Glück. Die Tore sind offen und wir können gleich hinein. Auf der anderen Seite wartet nun das breite Delta der Schelde auf uns, endlich mal wieder das Gefühl, auf dem Meer zu sein. Es ist kurz nach Ebbe und man sieht die flachen Stellen überall. In Vlissingen auf der Seite von Zeeland müssen wir etwas warten, bevor wir in die Schleuse kommen. Die wird dann mit 7 Booten vollgestopft. Danach wieder ein neues Erlebnis, nämlich die zu öffnenden Brücken in Holland. Alle Boote aus der Schleuse fahren als Eskader zur Brücke (7 Brücken heute) und dort wird wieder gewartet. Auffallend ist, wie eng bei einander die Boote fahren und wie sie sich schon sehr früh vor die Brücken schieben, einige scheinen es immer sehr eilig zu haben. In Middelburg finden wir gleich einen Platz im Jachthafen Arne und liegen sehr ruhig. Zum Jachtklub gehören ein Restaurant und gute Duschen/Toiletten. Die Stadt ist nett mit vielen restaurierten und nach dem Krieg neu aufgebauten Häusern. Wir bleiben 2 Tage.

17.8.
Das Sonnenwetter hält weiter an. Am Vormittag Fotorunde durch die Stadt und dabei auch die 207 Stufen auf den Langen Jan geklettert, tolle Aussicht auf das flache Land. Da die Treppe sich eng empor windet, bekam man wegen Gegenverkehr ab und zu auch verdiente und benötigte Verschnaufpausen. Beim Runtergehen dann wird man fast zum Korkenzieher. Am Nachmittag mit dem Fahrrad 10 km nach Veere gefahren und den Ort angesehen. Der Stadthafen ist klein und voll, auf dem Meer Hochbetrieb, so etwas haben wir schon lange nicht mehr gesehen.

18.8.
2 interessante Schleusen heute. Die erste Schleuse bei Veere hat nach der Pforte Ausbuchtungen an beiden Seiten, so dass 4 anstatt von 2 Booten neben einander passen. Beim Rausfahren muss dann etwas rangiert werden. An der Marina Veere vorbei (grösser als der enge Stadthafen) geht es dann ins Veerse Meer. Bei strahlendem Sommerwetter

sind Unmengen von Segelbooten unterwegs. An den Ufern Zeltlager, kleine Marinas, Wohnwagenplätze. Die Verbindung zur Ostschelde geht durch die Zandkreeksschleuse, 150 m lang und 20 m breit. Wir kommen gerade passend, als sich der Wartepulk in die Schleuse bewegt. Allerdings hatten wir nicht geglaubt, dass wir noch mit rein passen würden, doch es ging ohne Probleme. 50 Boote haben hier Platz!

In Yerseke legt uns der Hafenmeister längsseits an ein Segelboot und ein paar Stunden später liegen an uns noch einmal 2 Boote. Es ist Muschelfest, Hafen und Stadt sind ein einziger Ameisenhaufen von Menschen, dazu ist es drückend heiß (endlich kann man sich mal über die Hitze und nicht immer über den Regen beschweren). Das erste Mal in diesem Sommer geschwommen! Als Nutzsport den Schmutzstreifen an der Wasserlinie versucht zu beseitigen, auf den Kanälen hat man sich ja nicht ins Wasser getraut. Yerseke ist Zentrum von Muschel- und Austernzucht, beste Qualität! Das Fest endet am Abend mit einem großen Feuerwerk, eine Kapelle im Dorf macht noch bis 3 Uhr weiter.

19.8.
Nach den ersten Tagen in Südfrankreich ist heute der erste Tag ohne Schleuse oder zu öffnende Brücke. Von Yerseke geht es über die Oosterschelde auf die Nordseite von Tholen, Sint Annaland. Im Meeresarm vor der Marina – Krabbenkreek – ankern viele Boote. Gute Marina mit gutem Restaurant, aber langsam waren sie. Das Fahren auf dem Meer macht richtig Spaß, ist doch etwas anderes als auf den engen Kanälen.

20.8.
Wir schälen uns vorsichtig zwischen dem Motorboot hinter uns und den beiden Segelbooten vor uns vom Steg; es ist eng, aber wir kommen gut hinaus. Heute sind schon weniger Boote unterwegs als gestern. Die erste große Schleuse ist Kramersluis, wir müssen nur kurz warten bis zur Einfahrt, aber drinnen dauert es dann ewig lange, bis der Schleusenvorgang beendet ist. Nun befinden wir uns im Volkerak. In die zweite Schleuse – Volkerachsluise – können wir direkt hineinfahren. Kurz hinter der Schleuse liegt unser Tagesziel, Willemstad. Es gibt drei Marinas, wir fahren in den Binnenhafen, wo wir an einem Motorboot längsseits gehen müssen. Die Einweisung durch den Hafenmeister ist perfekt. Am Abend kommt noch ein französisches Segelboot bei uns längsseits, das geht alles mehr oder weniger automatisch und ohne Probleme. Wir liegen mitten im Zentrum der kleinen Stadt, einer ehemaligen Festungsanlage. Restaurants und Geschäfte in nächster Nähe. Hinter dem Stadthaus beginnt eine Straße mit einem Lindenspalier, unter dem Restaurants ihre Tische stehen haben. Am Abend spielt im Hafen der Hafenchor. Ein richtig schöner Augustabend!

21.8.
Motorraum-check, alles ok. Mittags Rundgang um die Festungsmauern der Stadt. Alles sehr schön hergerichtet, Willemstad lohnt sich. Ein Großteil der gestrigen Boote fährt bis Mittag ab, am Abend ist der Hafen wieder voll. Auch bei uns liegen 2 Boote im Päckchen. Wetter bleibt beständig, etwas abgekühlt. Solar-Ventilator der Bugkabine ausgetauscht, Schalter defekt.

22.8.
Am Morgen leichte Regenschauer. Da wir am Kai lagen und 2 andere Boote im Päckchen hatten, mussten wir ohnehin abwarten, bis das äußere Boot endlich fertig war zum Ablegen. Nach kurzer Fahrt kommen mir die Auspuffgeräusche seltsam „hohl“ vor und will im Maschinenraum nachsehen, ob alles in Ordnung ist. Beim Runtergehen sehe ich, dass die Backbordmaschine qualmt und stelle sie sofort aus, die Kühlwassertemperatur lag

etwas über dem Normalstand. Die Pumpe sieht ok aus, also ist wahrscheinlich die Wasserzufuhr verstopft, gestern hatte ich schon etwas Seegras aus dem Filter gefischt. Mit einem Motor fahren wir weiter bis Dordrecht in den sehr schönen und schön gelegenen Nieuwe Haven (Binnenhafen). Vor der Einfahrt eine Klappbrücke, die zu festen Zeiten bedient wird. Nach dem Anlegen mit viel Geduld eine Menge Seegras aus dem Kühlwasserschlauch herausgeholt. Dabei immer wieder kurz den Motor laufen lassen, um Sog in den Schlauch zu bekommen, und der bringt schließlich den Rest der Verstopfung in den Filter. Nun läuft alles wieder normal. Spaziergang an den alten Hafenbecken entlang zum „Dreiflüsse-Eck“. Hier teilt sich der Rheinarm Beneden Merwede in den Kanal Noord, die Oude Maas und die Dortse Kil. Die Ecke ist der meistbefahrene Wasserweg Hollands und das sieht man auch, gewaltiger Verkehr wie wir ihn in den letzten 5 Jahren nirgends gesehen haben.

23.8.
Stadt angeschaut, im Museum Simon van Gijn gewesen (altes Patrizierhaus mit Originaleinrichtung, sehr empfehlenswert), Grote Kerk. Dordrecht lässt sich leicht erwandern und zu mindestens jetzt waren nicht mehr viele Touristen unterwegs. Am Abend gegessen in „Knollen und Citroenen“, Gerichte aus Großmutters Zeit und deswegen haben wir die Oma auch das Menü selbst auswählen lassen. Nette Umgebung mit vielen alten Gegenständen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

24.8.
Um 9:00 Uhr durch die Hebebrücke aus dem Hafen gefahren. Starker Verkehr Richtung Rotterdam, der dann nach Abbiegen auf die Hollandse Ijssel abnimmt. Viele neue Wohngebiete direkt am Wasser mit eigenen Bootsanlegern, sehr schön hergerichtet. Motoren laufen problemlos. In die einzige Schleuse des Tages am Rand von Gouda können wir fast ohne Warten einfahren. Bleiben in der Marina W.V. Gouda in der Kromme Gouwe am Stadtrand, ca. 1,5 km vom Zentrum entfernt. Kapitän macht am Nachmittag ersten Entdeckungsgang. Am Abend beginnt der vorhergesagte Regen.

25.8.
Den ganzen Tag wechseln sich Sonne und kräftige Regenschauer ab, dabei sehr windig. Am Vormittag mit Ulla die Stadt angeschaut, dabei auch die Sint Janskerk mit ihren riesigen Goudaer Glasfenstern. Nachmittags füllt sich der Hafen. Es ist immer wieder erstaunlich, dass jeder noch einen Platz findet, wobei an anderen Booten längsseits gehen die natürlichste Sache der Welt ist. Am Abend mal wieder ausgezeichnet gegessen: „De Mallemolen“, Oosthaven 72.

26.8.
Morgens Gewitter, schwarze Wolken, Wind, Regenschauer den ganzen Tag. Also bleiben wir noch in Gouda. Schauen am Nachmittag das Gouda-Museum an.

27.8.
Bestes Wetter. Unter den ersten drei Brücken auf der Gouwe kommen wir direkt durch. An der 4. Brücke in Waddinxveen wird gearbeitet, wir müssen drei Stunden warten, bis sie dann zur Mittagszeit geöffnet wird. Bis dahin haben sich auf beiden Seiten sowohl viele Freizeitboote als auch kommerzielle Schiffe angesammelt. Ein großer Brummer vor uns biegt vor dem Oude Rijn in einen Containerhafen ab. Danach geht es problemlos weiter, bis wir 5 km vor Leiden sind. An der Brücke 604 in Koudekerk a/d Rijn wird uns erklärt, dass an einem Aquädukt am Stadtrand von Leiden gearbeitet wird und die Strecke für die ganze Woche gesperrt ist. Also wieder 5 km zurück, dann machen wir an einem Liegeplatz

fest. Leiden ist nun vom Programm gestrichen, da der Umweg zu groß wird. Mit den Rädern nach Alphen hinein gefahren und eingekauft. Ein Großteil der heutigen Strecke war mit Wohnanlagen bebaut, direkt am Fluss/Kanal mit eigenem Bootsliegeplatz, alles sehr schön hergerichtet. Neben unserem Liegeplatz gibt es ein Restaurant – Moolenarsbrug – wo wir am Abend ausgezeichnet Leber gegessen haben.

28.8.
Wir klappen unser Bimini ein und können somit unter mehreren Brücken durchfahren, wo wir sonst längere Wartezeiten gehabt hätten, an einer Doppelbrücke Eisenbahn/Autobahn wären es zwei Stunden gewesen. Bis auf einige kurze Schauer bleibt das Wetter beständig und am Nachmittag scheint die Sonne. Kurz nach unserer Abfahrt sehen wir am Ufer eine Grand Banks „Alphen a/d Rijn"; der Besitzer ruft uns zu, dass er uns von unserer Homepage kennt, das freut einen natürlich. Wie schon gestern, ist der Großteil der Strecke mit Wohnanlagen bebaut. Darüber hinaus gibt es jede Menge von kleinen Marinas. An einer Stelle hat jedes Boot am Ufer ein kleines Stück Land, zurecht gemacht wie ein Mini-Schrebergarten. Auch die Fastfood ist vertreten mit einem Boot, auf dem ein Pizzaofen steht und Pizzas verkauft werden. Das alles unter einer holländischen Windmühle. Über das Braassemermeer geht es zur Ringvaart van de Haarlemmer Meerpolder und schließlich auf der Spaarne ins Zentrum von Haarlem. Überall liegen Wohnboote, die nach unserer Meinung die Umgebung nicht unbedingt verschönern. Vor der Catharijnebrug finden wir einen städtischen Liegeplatz mit Stromanschluss, kassiert werden dafür 8 €/Tag. In Italien hätte hinten eine Null dran gehangen! Gegenüber in einem Kuppelbau ein Gefängnis Schauen uns das Zentrum an und gehen am Abend in die Große Kirche zu einem Orgelkonzert. Auf dem Rückweg finden wir dann etwas ganz Neues, nämlich ein Parkhaus für Fahrräder!

29.8.
Ruhetag; Frans Hals Museum angeschaut; eingekauft und gelesen. Am Abend kam noch ein finnisches Segelboot an, das dritte in dieser Saison.

30.8.
Nach 4 Hebebrücken und einer kostenpflichtigen Schleuse (zahlbar im Schleusenbüro) – komisch, nachdem bisher keine Schleuse gekostet hat – kommen wir auf den Noordzeekanal Richtung Amsterdam. Zwei der Holländer in dem kleinen Eskader mussten mal wieder bei Brücken und der Schleuse drängeln, erstaunlich wie oft das hier vorkommt. Auf dem Noordzeekanal ist es ruhig, wir hatten viel mehr Verkehr erwartet. Nur direkt im Zentrum muss man auf die vielen Fähren achten. Wir gehen in den Sixhaven, direkt gegenüber dem Hauptbahnhof. Am gleichen Steg liegt ein finnisches Segelboot, somit das vierte dieser Saison = ein Boot/Monat. Eine Fähre verkehrt am Tag im Sechsminutentakt zum Hauptbahnhof. Der Hafen liegt sehr geschützt und ruhig. Für heute Nachmittag und Morgen ist Regen angesagt, wir bleiben 2 Tage in Amsterdam.

1.9.
Bei strahlendem Sonnenschein machen wir uns auf den Weg. In die Oranienschleuse können wir direkt einfahren, ohne warten zu müssen. Wir kommen nun auf das Marker Meer, wo viele Segelboote unterwegs sind. Unser Ziel ist Marken, eine kleine Insel, die mit einem Damm mit dem Festland verbunden ist. Bei der Einfahrt in den Hafen kommt es mir bekannt vor. Beim Essen sitzen wir vor einem Restaurant, ich mache einige Fotos und stelle fest, dass ich die Motive schon einmal fotografiert habe. Und dann wird uns klar, dass wir hier im Januar mit Corry und Koos – unseren holländischen Freunden – waren,

als sie uns vom Flughafen abgeholt hatten! Umrunde am Nachmittag die Insel mit dem Fahrrad und genieße den Sonnentag.

2.9.
Heute gemeinsam die Hälfte der Insel zu Fuß erkundet. Es ist etwas windig, die Holländer nutzen das Wochenende zum Segeln. Unglaublich diese Mengen von Booten. Dafür passt auch überall wo wir waren die Infrastruktur, ausgezeichnete Marinas. Nach dem Spaziergang sitzt der Kapitän auf der Flybridge, liest und schlürft ab und zu an einer Dose Fanta. Dummerweise war er da nicht alleine dabei, eine Wespe war in die Dose gekrochen und beim letzten Schluck stach sie ihn in die Lippe. Bis zum späten Abend außer der Schwellung nicht gemerkt, aber dann kam kurz nach Mitternacht ein Schüttelanfall. Ungeklärt bleibt, ob er mit dem Stich zusammenhing oder ob es ein Herzflimmeranfall war. Wir haben es überlebt und ich werde mal den Weinkonsum zurück schrauben.

3.9.
Absolut windstill, dünne Schleierwolken, dann kommt später die Sonne raus. Auf der Fahrt über das Marker Meer sind wir fast alleine. Bei Lelystad geht es durch eine Schleuse und wir sind nun im Ijsselmeer. Unterwegs gab es ziemlich viele Algenteppiche. Wir gehen in die Flevo Marina, da man dort tanken kann. Wieder sehr gute Anlage, mit Restaurant, Chandler, Supermarkt. Kaum Bootsbewegungen. Der letzte Abend „auf See“ vor unserem Winterlager.

4.9.
Der letzte Fahrtag wieder bei sonnigem, herbstlichen Wetter. Auf dem Ijsselmeer nur Berufsschifffahrt. Erst nach der großen Brücke zum Ketelmeer kommen Freizeitboote entgegen. Um 12:30 kommen wir in Elburg an, machen erst eine Runde durch den Gemeindehafen und fahren dann zu unserem Winterplatz bei Jachtcenter Elburg. Der kleine Hafen ist voll, wir liegen direkt am Kran. Am Nachmittag mit dem Motorenspezialisten schon einmal die Arbeiten am und um die Motoren durchgegangen. Morgen kommt die Rumbalotte schon aus dem Wasser und dann werden die restlichen Arbeitspläne erstellt.

Abschluss

5.9.
- Boot an Land gehoben, sehr gut organisiert
- Antifouling, Anoden in guter Verfassung
- Etwas Wasser im Kiel (Folge aus der Wassernahme in die Bilge, um tiefer zu liegen auf den französischen Kanälen)
- Mietauto abgeholt in Zwolle
- Bimini abgenommen
- Dingi geöffnet, Wasser auslaufen lassen, Leinen zum Trocknen aufgehängt
- Bettwäsche und Handtücher zur Wäscherei gebracht
- Gasflaschen auf Gültigkeitsdauer geprüft (OK)
- Fendersocken entfernt und entsorgt
- gepackt und ins Hotel gezogen
- Aqualarm angemailt, weil Kühlwasseralarmsystem nicht funktioniert

6.9.
- restliche Sachen gepackt
- alle Werkzeuge, Ersatzteile etc. herausgeholt
- Lärmschutz des Generators abgebaut und in Bugkabine verstaut
- Sitzkissen des Salons in Bugkabine verstaut
- Fender gereinigt und in Bugkabine verstaut (da passt viel rein!
- beim Chandler nach Ersatzteilen gesucht, aber nichts passendes gefunden
- defekte Kühlwasserpumpen und Ersatzdichtungen herausgeholt
- de Vries hat das Öl des letzten Ölwechsels entgegen genommen, leere Kanister im Heckstauraum untergebracht
- Teleskopstangen, die wir auf den Kanälen als Stütze für die Flybridgeabdeckung brauchten, im Heckstauraum untergebracht
- Kiel scheint jetzt trocken zu sein
- alle Geräte auf der Flybridge abgebaut und in Bugkabine verstaut

7.9.
Im Hafen ist es ruhig – Betriebsausflug auf einem der alten Holzboote, die jetzt im Gemeindehafen liegen. Richtig schön, ungestört arbeiten zu können, dazu Sonnenschein und etwas Wind. Boot wird von oben bis unten gründlich gewaschen, Teakdecks geschrubbt. Reinigung der vergilbten Wasserlinie wird auf Montag verschoben. Wir gehen direkt aus der Marina zum Hafen und schauen uns das Treiben an. Später am Abend spielt Musik und der Chanty-Chor singt.

8.9.
Nach dem Frühstück besuchen wir das Botterfest in Elburg. Der Hafen ist voll mit den Holzbooten. Überall Stände mit Vorführungen von handwerklichen Arbeiten. Fisch wird geräuchert. Das alles bei super Wetter.
Dann geht es weiter nach Hempens, wo wir Simon und Joke besuchen. Sie waren 2008 ebenfalls die Donau gefahren, aber in Wien geblieben. 2009 fuhren sie bis Kroatien und 2010 zurück nach Holland. Über das Internet sind wir in Verbindung gewesen.

9.9.
Wir machen mit Simon auf der Dorandu III einen vierstündigen Ausflug auf den Kanälen und Seen südlich von Leeuwarden. Alle Bootsbesitzer hatten wohl auf die Wetterkarte geschaut und waren nun auf dem Wasser unterwegs. Die Bootsmenge ist erst einmal gewöhnungsbedürftig. Auf der Autobahn sind wir dann am Nachmittag schnell wieder bei unserem Hotel in Nunspeet.

10.9.
- Racorfilter gereinigt und Filter gewechselt (alles sehr sauber gewesen)
- fehlende Feder in Ölablassschraube im Getriebe Steuerbord eingesetzt
- lose Verschraubungen am Generator fest gezogen
- Motoren und Generator winterfertig gemacht (Frostschutzmittel)
- vergilbte Stellen am Rumpf beseitigt mit einem tollen Mittel - Fresh Marine „Quick Clean), alles andere hatte nicht geholfen. Werde damit im Frühjahr auch die Aufbauten waschen.
- Mit Joris Loedeman Arbeitsliste durchgegangen und vereinbart, später das gleiche mit dem Elektriker. Nachdem die Rumbalotte schon aus dem Wasser ist, können einige Themen erst im Frühjahr erledigt werden.

11.9.
- Wellen und Propeller gereinigt
- Materialien für Reparaturen bereit gelegt
- Papiere zum Rücksenden des Ladegerätes ausgedruckt
- Generatorbodenplatte gereinigt
- Bilge leergepumpt
- Trinkwassertanks geleert
- mit Joris weitere Reparaturen durchgegangen
- Boot in die Arbeitshalle verlegt. Wir stehen neben einer Grand Banks 42, BJ 1972, die grundrestauriert wird.

12.9.
- letzte Teerflecken usw. vom Rumpf entfernt
- im Flybridgeschrank Kabel für das vorausschauende Echolot freigelegt
- im Heck Kabel des Wassertankgebers freigelegt
- Wasserfilter gewechselt

- im Salon Instrumentenanzeigen demontiert. Bei einer war im Sommer auf einmal die Rückseite in kleine Teile zersprungen, obwohl dort eigentlich keine Spannung gewesen sein kann. Die zersprungene Rückseite mit Superleim zusammengeklebt, morgen wird sie mit starkem Klebeband abgesichert. Beim zweiten Gerät musste erst etwas Teak weggeschnitten werden, es klemmte so fest in der Montageöffnung, dass man es nicht heraus bekam.
- Mechaniker kam am späten Nachmittag um mitzuteilen, dass er es auch heute nicht geschafft hatte, morgen……

13.9.
- Instrumentenanzeige mit Klebeband stabilisiert und montiert
- Durchführung der Leitung für vorausschauendes Echolot auf Flybridge aufgesägt
- Mechaniker ist gekommen
  * Propellerränder geschliffen
  * leckende Ölschmierung der Welle auf der Backbordseite abgebaut; eine Dichtung war falsch eingesetzt!
  * zu reparierende Wasserpumpen durchgegangen
  * zu reparierende Instrumentenanzeigen durchgegangen
  * er wird versuchen, möglichst schnell die erforderlichen Teile zu bestimmen, damit ich sie bestellen und im November mitbringen kann
  * Aqualarm geöffnet; Magnet bewegt sich nicht; mit WD 40 eingesprüht, nach einigen Tagen sieht man den Erfolg (oder auch nicht)
- Elektriker hat das Ladegerät ausgebaut; wird zur Reparatur nach England geschickt
- Kisten an Deck verschlossen >>>>> morgen geht es nach Hause!