

Holland, Belgien, Frankreich

2004

3.Etappe: Frankreich bis Toul und zurück über die Mosel bis zur Saar.

Die französische Maas (Canal de L`Est)

Mo. 12.7.04 Dinant --> Vireux

Der Sommer kommt einfach nicht auf die Hufe. Es ist wieder grau und regnerisch. Wenigstens haben wir nicht mehr unter dem schneidenden Wind zu leiden. Heute kommen wir zur letzten belgischen Schleuse. Ich bin mir eigentlich sicher, dass hier das Exemplar, auf dem wir so fleißig alle Schleusenstempel gesammelt haben, zur weiteren Bearbeitung einbehalten wird. Aber nein, ich kriege das Formular wieder in die Hand und kann es als Souvenir behalten. Der Verdacht, dass die ganze Prozedur nur gemacht wird, um etwas Kaffeegeld für das Personal einzuspielen, will uns nicht aus dem Kopf.

Am Grenzübergang halten die meisten zum Tanken an. Liberty hat aber den Tank noch voll. Nach einem kurzen Stopp, bei dem wir erfahren, dass die Vignette in der nächsten Schleuse zu kaufen ist, reihen wir uns ein in die Schlange, die auf die Schleuse wartet.

Die Vignette für 16 Tage ist mit 50,50 EUR ja schon teuer genug. Völlig unverständlich ist aber, dass ein 30 Tage-Ticket 138,10 EUR kostet, ein Ganzjahresticket dagegen nur 219,40 EUR. Wer also etwas länger im Lande bleiben möchte, wird mit einem überteuerten Preis verprellt.

Wie alle anderen leisten wir uns nur ein 16 Tage-Ticket. Bis dahin müssen wir dieses gastliche Land eben wieder verlassen.

Dann kommt der erste Tunnel: 565 m lang und 5,8 m breit (inkl. Treidelpfad). Ich habe mir vorsorglich den Handscheinwerfer bereitgelegt, bin also eigentlich gut vorbereitet. Jeweils auf den letzten 50 m am Anfang und am Ende ist die runde Decke schön glatt gemauert. Dazwischen ragen die Felsen mehr oder weniger weit aus Decke und Seitenwänden. Mit dem Handscheinwerfer leuchte ich mir die rechte Wand an. Dabei gerate ich unbemerkt immer weiter nach links.

Als ich das Malheur bemerke, ist es schon zu spät. Durch die stark gerundete Decke stößt das voll gesetzte Bimini kräftig an und kratzt an den unregelmäßig bearbeiteten Felsen entlang. Ich versuche natürlich von der Wand wegzukommen, aber es ist schon alles zu spät.

Als wir endlich wieder ans Tageslicht kommen, hängen die Trümmer des ehemals schönen Biminis traurig an der linken Seite. Das Tuch ist zerfetzt und mehrfach gerissen, das Gestänge zerschrammt und mindestens eine Stange hoffnungslos verbogen. Unter dem Tuch müssen wir die Köpfe einziehen, so tief hängt alles nach

unten. Der erweiterte Windschirm hält sich gerade noch und droht auseinanderzufallen.

Ich bin total entnervt. Kann nicht glauben, dass mir so etwas Blödes wirklich passiert ist. Hätte ich das Bimini abgebaut und abgesenkt, wäre nichts passiert. So aber ist es ein teurer Spaß. Ich mag gar nicht hinsehen. Die Trümmer müssen aber so weit wie möglich beseitigt werden. Es gibt keine Möglichkeit anzulanden und die nächste Schleuse ist schon in Sichtweite.

Während der Schleusung (Tarja kümmert sich um die Bedienung der Leinen) baue ich so schnell wie möglich den erweiterten Windschirm ab. Gemeinsam klappen wir dann den traurigen Rest des Biminis zurück und verhüllen schamhaft die Wunden unter der Abdeckhülle. Wie zum Hohn kommt nun auch noch Regen dazu. Außerhalb der Schleusen fahren wir daher vom inneren Steuerstand.

Bei der nächsten Möglichkeit anzulanden, machen wir halt für heute. In Vireux liegen wir ruhig, die sanitären Einrichtungen sind für französische Verhältnisse vom Feinsten, nur der Ort gibt nicht viel her.

Obwohl ich es eigentlich nicht verdient habe, suchen wir nach einem Restaurant, um Geist und Körper wieder aufzurichten. Wir landen in einem Mini-Restaurant (4 kleine Tische) und bestellen auf gut Glück die Tagesplatte. Auf den Tisch kommt eine große Terrine, deren Inhalt wir erst nach dem Probieren als Nierchen mit Pilzen identifizieren.

Mit Pommes, Salat und Brot wird das ein herzhaftes und sehr leckeres Essen. Noch nie habe ich Nierchen so gut zubereitet gegessen. Tarja und ich hauen kräftig rein, aber obwohl wir uns redlich mühen, ganz können wir diese Portion beim besten Willen nicht schaffen.

Ich habe mich tatsächlich überfressen. Auch der Abendspaziergang ändert nicht viel. Noch Stunden später muss ich stöhnend meine Fressgier bedauern.

Das Protokoll für die Versicherung geht mir schon ganz leicht von der Hand. Morgen werde ich mit der Versicherung Firmenich Kontakt aufnehmen.

Di. 13.7.04 Vireux --> Revin

Telefonat mit Firmenich und das Fax mit der Schadensmeldung kosten Zeit. Vor allem deshalb, weil das Personal auf der Post mit dem Faxgerät nicht recht klarkommt und hier ohnehin alles sehr viel Zeit braucht.

Heute kommen die Schleusen dicht an dicht. Vor der ersten Schleuse treffen wir auf zwei wartende Yachten. Wir gehen als 3. Schiff in die Schleuse. Es ist sehr eng, aber vor allem deshalb, weil das mittlere Schiff so unbeholfen geführt wird.

An jeder folgenden Schleuse setzt er erneut sein Schiff quer vor das Schleusentor und auch innerhalb der Schleuse kann er sich anscheinend nur schräg mit Bug und Heck an den gegenüberliegenden Schleusenwänden verkeilen. Dabei quillt unentwegt aus beiden Auspuffen blauer Rauch der schnell die Schleusenkammer füllt und Tarja auf dem Vorschiff nach Luft ringen lässt.

Ich stehe meist hinten in einer Hand die Achterleine, die andere auf dem Schalthebel um immer mal 1/2 m zurückzugehen, wenn der Vordermann mal wieder zu weit nach hinten sacken lässt. Sein Frauchen räumt vor den Schleusen dauernd die Fender von einer Seite auf die andere. Wir fragen uns, ob das noch Sinn macht.

Ich habe schon starke Bedenken wie der Skipper bei der unsicheren Fahrweise mit dem nächsten Tunnel fertig wird. So ist er denn auch bass erstaunt, als ich ihn auf den Tunnel hinweise. Tarja und ich beschließen, ihm reichlich Vorsprung zu lassen, denn ich kann mir gut vorstellen, dass er mittendrin mal anhält, um sein Schiff neu auszurichten.

Dieser Tunnel ist nur etwa 260 m lang und natürlich auch nicht beleuchtet. Es sieht einmal so aus, als ob unser Vordermann die Wand anrempelt. Wir warten noch ein Weilchen, bevor wir ihm folgen. Es ist schon Nachmittag und wir haben eigentlich genug von dem Stinker. Daher folgen wir am Tunnelausgang erfreut dem Tonnenweg nach Revin, der uns zu einem sehr schönen, neu angelegten Anleger führt.

Hier liegen wir sehr ruhig im Grünen und doch in unmittelbarer Nähe der kleinen Stadt. Auch ein Supermarkt ist in der Nähe. Unsere Einkäufe sind gesichert. Heute war es deutlich wärmer und wir haben das fehlende Bimini nicht vermisst. Es ist so freundlich, dass wir sogar an Deck grillen und essen können. Glauben wir jedenfalls, denn kaum steht das Essen auf dem Tisch, da tauchen plötzlich schwarze Wolken auf. Trotz forciertes Nahrungsaufnahme fallen die ersten Tropfen auf unsere Teller. Schnell wird alles unter Deck geräumt und unten weitergegessen. Wäre eigentlich nicht nötig gewesen, denn es bleibt bei den paar Tropfen. Unser Abendspaziergang bringt uns durch die ganze Stadt. Sogar einige wärmende Sonnenstrahlen werden uns noch zugestanden. Der Himmel zeigt kein einziges Wölkchen.

Mi. 14.7.04 Revin --> Charleville-Meziers

Die Butter ist über Nacht wieder steinhart geworden. Der Morgen sieht aber nicht unfreundlich aus. Beim Ablegen hören wir noch Trommeln und Trompeten von einem Umzug im Ort. Erst später dämmt es uns, dass heute Nationalfeiertag ist in Frankreich.



Auch heute vermissen wir das Bimini nicht. Die Sonnenportionen kommen dosiert mit ausreichenden Pausen für die Haut und es bleibt trocken. Zum ersten Mal seit Wochen können wir es an Deck mit T-Shirt und kurzer Hose aushalten. Liegt es am

Nationalfeiertag oder haben wir nur Glück, jedenfalls sind wir ganz alleine auf dem Wasser, in Gegenrichtung begegnen uns auf der ganzen Strecke nur 2 Yachten. Wir erleben die landschaftlich wunderschöne Strecke von Revin bis Charleville und tuckern ganz gemütlich von Schleuse zu Schleuse. Besonders angenehm ist es, die 6 Schleusen dieses Tages alleine und ohne Wartezeiten abzuhaken.

Ungestört funktioniert das System der automatisierten Schleusen ganz ausgezeichnet. Sobald ich die Empfangsstelle für unseren Handsender ausmachen kann, versuche ich, uns per Knopfdruck anzumelden. Das mache ich so lange immer wieder, bis ich am Blinken der Empfangsstelle erkennen kann, dass unsere Anmeldung registriert ist. Bei unserer mäßigen Geschwindigkeit ist die Schleuse dann bei unserem Eintreffen in der Regel bereit.

Es gibt einige Stellen, an denen der Kanal eng ist und 2 Schiffe sich gerade noch begegnen können. Meistens jedoch ist er 100 oder mehr Meter breit (wenn auch nicht überall tief genug). Für uns war dieser Tag ein reines Vergnügen. An den Schleusen wirkt sich die eingespielte Routine aus. Wir haben keinerlei Probleme.



In Charleville-Mezieres parken wir die Liberty am Campingplatz (in unmittelbarer Nähe zur Altstadt). Hier kriege ich auch erstmals eine Adresse zur Reparatur des Bimini-Tops. Heute ist aber natürlich nichts zu machen: Nationalfeiertag.

Der Place Ducal im Zentrum des Einkaufsviertels ist schon beeindruckend. An 3 Seiten stehen mehrstöckige Häuser im gelben Sandstein der Region, alle mit identischer Fassade und Kolonaden auf Straßenniveau. Auch die Dächer müssen einmal einheitlich gewesen sein. An 2 Seiten kann man die aufwendige Konstruktion noch bewundern. An der 3. Seite haben der Zahn der Zeit und die finanziellen Mittel hässliche Notlösungen geschaffen. Die 4. Seite hat keine Kolonaden und wird von der prächtigen Bürgermeisterei und der Bibliothek eingenommen. Die Abmessungen werden wohl an die 200 x 300 m betragen.

Do. 15.7.04 Charleville-Mezieres --> Sedan

Wir müssen noch einen Film kaufen, um die Schäden am Bimini für die Versicherung zu dokumentieren. Dazu muss dem traurigen Wrack natürlich der Verband abgenommen und das ganze schändliche Elend aufgebaut werden. Ich bin froh, dass die anderen

durchreisenden Boote schon wieder weg sind, denn ich schäme mich für dieses zerfetzte, verbogene Elend.

Nachdem einige Bilder geknipst sind, gehen wir gemeinsam daran, dass eine verbogene Rohr wieder zu richten. Es wird natürlich nicht mehr was es früher einmal war, aber als Provisorium wird es reichen. Jetzt noch das Tuch ab und damit zu der angegebenen Adresse. Die stellt sich aber als Baumarkt heraus. Ich könnte mich noch bei der Touristinformation nach einer besseren Adresse erkundigen, aber die machen erst wieder um 13:30 Uhr auf.

Die ersten Boote treffen an unserem Liegeplatz ein, darunter auch unser "Stinker" den wir schon abgehängt glaubten. Jetzt hält uns hier wirklich nichts mehr.

Heute ist ein Tag, an dem wir das Bimini bitter vermissen. Es nieselt alle halbe Stunden für 10 Minuten. Jedes Mal muss der ganze Papierkram abgedeckt oder unter Deck gebracht werden.

Wir sind wieder alleine unterwegs. Vor der 2. Schleuse taucht allerdings eine größere Peniche auf, die dann auch alleine durch die Schleuse geht. Der Zeitverzug ist kaum der Rede wert. Dafür sind wir dann wieder alleine und können unseren Schleusenrhythmus selber steuern. Alles klappt reibungslos bis zur 6. und letzten

Schleuse des heutigen Tages. Diese Schleuse - schon in Sedan - wird über einen langen, engen und zudem flachen Kanal erreicht. Ausgerechnet in dieser Schleuse haben wir den einzigen Gegenverkehr heute: eine große Peniche, welche die gesamte Schleusenkammer ausfüllt. Der möchte ich in dem engen Kanal nicht begegnen. Liberty geht am Zügel rückwärts bis zur Einmündung der Meuse. Es folgt ein neuer Anlauf auf die Schleuse.



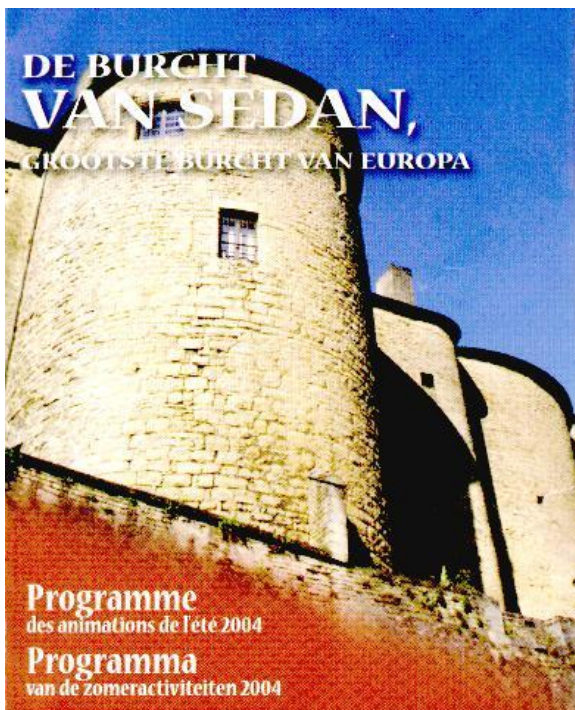
Dann sind wir auch schon in Sedan. Der relativ kleine Anleger in der Stadt (am Campingplatz) ist mit 20 Booten schon überfüllt. Heute ist hier aber nichts los, wir kriegen einen guten Platz. Sedan gefällt uns schon etwas besser, auch am Abend ist noch etwas Leben in der Stadt. Trotz Regen und grauem Himmel war es heute recht warm. Auch am Abend

kommen wir mit T-Shirt und kurzer Hose gut klar.

Fr. 16.7.04 Sedan --> Stenay

Wir haben wieder mal eine Adresse für die Bimini-Reparatur. Diesmal frage ich sicherheitshalber nach der Art des Geschäftes. Da werden Kleider genäht, und damit ist diese Möglichkeit für mich gestorben. Da wäre uns schon eher mit einem Schuster gedient. Wir finden auch einen. Das Bimini haben wir gleich mitgenommen. Der Schuster beugt sein Haupt über den kleinsten der diversen Schäden und ist sich noch nicht schlüssig. Als ich ihm dann den großen Riss zeige, winkt er entsetzt ab. Da wir uns nicht verständigen können, lassen wir es dabei und gehen lieber auf die

Suche nach Material, um den Schaden selber zu beheben.



Die Burg von Sedan

Auf dem Rückweg zur Liberty kommen wir wieder mal an einem Kriegerdenkmal vorbei. Jede Stadt hat eines. Die Symbolik ist überall eindeutig: Die Helden fallen für das Vaterland und werden noch im Hinscheiden von einem Engel bekränzt und (wahrscheinlich) direkt in den Himmel begleitet. Was regen wir uns da eigentlich auf über die tumben islamischen Terroristen, die durch ihren Freitod als Märtyrer auch ins Paradies kommen, und auch noch in Gesellschaft von 77 Jungfrauen.

Es ist schon später Vormittag. Es wird Zeit, dass wir endlich weiterkommen. Stenay wollen wir heute noch erreichen.

Nach der Statistik des jungen Mannes, der auch den Hafen betreut, sind holländische Bootsreisende deutlich in der Überzahl. Deutsche kommen erst an 3. Stelle.

Heute haben wir bis Stenay nur 5 Schleusen. Ab ca. 13 Uhr beginnt der Himmel, sein Wolkenkleid abzulegen. Es wird heiß. Wir sitzen mit nacktem Oberkörper an Deck und empfinden die leichte Brise und den Fahrtwind als angenehm. Tarja spielt ernsthaft mit dem Gedanken, schwimmen zu gehen, schreckt aber doch vor dem Umstand zurück, den das für uns bedeutet. So kühlen wir uns provisorisch mit dem Flusswasser, welches mit der Pütz an Deck kommt.

Der Nachmittag wird immer schöner und entwickelt sich zu einem Bilderbuch-Sommertag. Die abwechslungsreiche, hügelige Landschaft lassen wir in Ruhe an uns vorbeigleiten. Nur 2 Yachten begegnen uns. Die Schleusen haben wir ganz für uns alleine.

Wir fahren durch eine fast menschenleere Gegend. Nur hin und wieder ein paar Häuser. Menschen sehen wir nur in Form von Anglern. Nur bei einer Schleuse haben wir direkten menschlichen Kontakt. Hier wird uns von dem Mann, der im ehemaligen Schleusenhäuschen wohnt, Honig angeboten. Für 1 kg zahlen wir 4,50 EUR. Das ist eine wirklich schöne Fahrt. Sie entschädigt uns für viele ungemütliche Stunden.

Stenay gefällt uns auf Anhieb. Der kleine Hafen, gefüllt mit all den Booten, die wir schon von unserer Reise kennen, die preiswerten Liegekosten von 6,50 EUR inkl. Strom und Dusche (sogar unsere Wäsche können wir hier mal wieder waschen), und das kleine, aber großzügig angelegte, lebendige Städtchen. Hier wird sogar renoviert. Die Straßen sind in Ordnung und die Häuser bekommen schon mal einen frischen Anstrich.

Bei den Städten, die wir bisher in Frankreich kennengelernt haben, drängt sich der folgende Eindruck auf: Erst wird etwas mehr oder weniger lieblos aufgebaut. Das muss dann in Zukunft alleine über die Runden kommen. Wenn etwas kaputt geht oder rostet, wenn die Farbe oder der Putz abblättert, wenn das Unkraut in der Einfahrt wuchert, das scheint niemanden zu kümmern.

Verschönerungen sind der französischen Mentalität wohl weitgehend fremd. Ganz anders in Stenay. Diese kleine Stadt hebt sich angenehm ab von dem, was wir bisher kennengelernt haben.

Am Abend machen wir uns noch an den ersten Versuch, das Bimini provisorisch zu reparieren. Oh je, das wird mühsam!

Sa. 17.7.04 Stenay (Hafentag)

Gleich nach dem Frühstück machen wir uns an die Reparatur des Biminis. Das Nähen geht langsam, weil man das steife, große Tuch auf dem Schoß hat und immer von beiden Seiten arbeiten muss. Es geht aber voran. Nach kurzer Zeit wird aber klar, dass das mindestens ein Tageswerk ist. Daher entschließen wir uns, noch eine Nacht hier zu bleiben. Zeitweise ist es heiß und die Kleider kleben auf der Haut. Heute sind wir dankbar für jede kleine Brise.

Gegen 18 Uhr ist das Werk vollbracht. Das Bimini steht wieder als Sonnen- und Regenschirm über dem Achterdeck.



mühsame Handarbeit mit Nadel und Faden

Zur Belohnung wollen wir uns ein leckeres Abendessen im Restaurant gönnen. Wir suchen die ganze Stadt ab, keines der vielen Restaurants ist offen. So landen wir in einer Pizzeria. Mein "Mixed Grill" ist für französische Küche einfach schlecht und das sage ich denen auch. Trotzdem sind wir mit dem Tag sehr zufrieden.

So. 18.7.04 Stenay --> Verdun

Der Tag beginnt vielversprechend. Schon vor 8 Uhr legen wir ab und stehen (gleich hinter dem Hafenzweig) vor der 1. Schleuse. Nichts tut sich. Ich kann noch so oft auf meinen Sender drücken, das Antwortsignal bleibt aus. Hätten wir die aktuellen Unterlagen studiert, wäre uns der Tagesbeginn am Sonntag um 9 Uhr klar gewesen. So erfahren wir das vom nächsten Schiff, das den Hafen in der Gegenrichtung verlässt.

Zu dem Zeitpunkt haben wir uns aber schon provisorisch an der Kanalwand festgemacht und kommen doch noch zu unserem Frühstück. Anschließend reicht es noch für eine schnelle Deckswäsche, bevor wir als 1. Schiff (von 2) in die Schleuse gehen. Zu zweit kommen wir in den Schleusen auch gut voran. In der 3. Schleuse erleben wir aber die erste Schleusenstörung dieser Reise.

Anlegen kann man hier nicht. Ich traue mich auch nicht so recht, denn in Ufernähe ist der Kanal dick mit Unterwasserpflanzen bewachsen. Ich denke mir aber, dass der Betreiber über die Sprechfunkanlage über die Störung informiert werden muss. Die Sprechfunkanlage ist aber nur an der Schleuse.

Während ich mich vorsichtig an das Ufer herantaste, tut sich etwas an der Schleuse, das Störungssignal wird aufgehoben, die Tore öffnen sich und wir kriegen grünes Licht.

Inzwischen sieht es so aus, als ob es regnen möchte. Ich installiere schnell den Zusatzwindschirm. Kaum fertig, da geht es auch schon los. Uns kümmert das nicht, denn wir bleiben schön trocken. Unserem Hintermann wird es aber zu nass. Bei der nächsten Liegestelle gibt er auf. Wir machen alleine weiter.

Bei der Schleuse 27 müssen wir unseren Signalgeber für die automatischen Schleusen abgeben. Ab hier werden die Schleusen von Hand bedient. Das Personal sind wohl meist Studenten, die hier in den Ferien etwas zuverdienen.

Diese Art der Schleuserei ist eine mühselige Prozedur: Zuerst werden die Leinen der Schiffe angenommen und über die Poller gelegt, dann werden beide Flügel des offenen Tores getrennt zugedreht und dann alle Ventile dieses Tores geschlossen. Dann geht es zur anderen Seite der Schleuse. Hier werden die (in der Regel 4)

Ventile einzeln aufgekurbelt. Nach dem Wasserausgleich wird das neue Tor (wieder beide Flügel einzeln) geöffnet. Für den 2. Flügel muss der Bediener dafür um die



ganze Schleuse herumlaufen. Wir geben einen zusätzlichen EUR Trinkgeld für guten Service. Die jungen Leute freuen sich und uns kommt das auch zugute: jede Schleuse steht für uns bereit. Wir können bei allen Schleusen ungehindert einfahren. So bewältigen wir doch noch die Strecke bis Verdun, trotz der 12

Schleusen.

Bei unserem Anlegeversuch in Verdun treibt Liberty langsam ab. Ich bin zum Festmachen schon auf den Steg gesprungen und Tarja hat Schwierigkeiten, mir die Vorleine zuzuwerfen. Ich sehe mich schon zum Gaudi der gaffenden Menge in voller Montur ins Wasser springen, um Liberty schwimmend zu erreichen. Da, im letzten Augenblick kann ich das Ende der Vorleine doch noch erhaschen und Liberty ist gerettet.

Mo. 19.7.04 Verdun (Hafentag)

Heute wollen wir uns Verdun ansehen. Ich werde mit Kopfschmerzen wach, das Schädelweh ist aber noch erträglich. Zuerst besuchen wir die Tourist-Information und kriegen den Stadtplan mit den wichtigsten Attraktionen. Die werden von uns alle gewissenhaft abgehakt. Im Museum Princerie sehen wir die üblichen Funde aus Frühgeschichte, Bronze- und Eisenzeit und natürlich auch Kriegsgerät, denn die Stadt lebt von den Erinnerungen an das fürchterliche Massaker im 1. Weltkrieg, das allein hier mehr als 500.000 Tote forderte.



In der Stadt gibt es 2 Monumente zu diesem Ereignis: Eines zur Erinnerung an die Gefallenen Söhne der Stadt, ein zweites zur Ehrung aller (auch der Verbündeten) die an der Verteidigung der Stadt mitgewirkt haben. Daneben gibt es wohl noch gestiftete Monumente zur Ehrung der tapferen Stadt von

den Verbündeten. Eines (das von den Holländern) haben wir auch gesehen.

Das ist ein heißer Tag. Wir sind nur in T-Shirt und kurzer Hose unterwegs. Am Eingang zur unterirdischen Zitadelle weht uns ein kühler Wind entgegen. Was im ersten Augenblick noch angenehm ist, wird bald zur Zitterpartie. Es ist kalt hier in den unterirdischen Gängen. Das Personal läuft in dick wattierte Jacken herum. Wir müssen in unseren dünnen Föhnchen eine ganze Weile warten, bis genügend Leute für eine deutschsprachige Führung beisammen sind. Als es endlich losgeht, mieten wir uns noch eine Decke, unter der wir uns zusammenkuscheln können. Die Führung ist automatisiert. Maximal 8 Leute werden auf einen offenen Elektrowagen gepackt, der einer programmierten Spur folgt. Auf dem Wege werden rechtzeitig bestimmte Szenen ausgeleuchtet, die das Leben der Soldaten in diesen feuchten und kalten Gängen beschreiben. Dazu gibt es synchronisierte Filme, die die Sorgen und Ängste der Belagerten deutlich werden lassen. Mich hat die Show schon beeindruckt. Ich glaube aber, dass das für Kinder (die auch bei unserer Tour dabei waren) nicht die richtige Unterhaltung ist.



Ohne die Decke wären wir in dem eisigen Luftstrom (die Gänge werden sehr gut belüftet) wahrscheinlich erfroren. Endlich wieder im Tageslicht müssen wir auf der erstbesten Bank Sonne tanken um den unterkühlten Körper wieder auf Betriebstemperatur zu bringen. Meine Kopfschmerzen haben sich verschlimmert. Ich lege auf der Liberty eine Pause ein, während Tarja alleine durch die Stadt streift.

Später ziehen wir nochmal gemeinsam los. Wir sehen uns den Tunnel (nur 45 m) an, der morgen auf die erste Schleuse folgt. Hier ist alles so geräumig, dass uns ein Abbau des Biminis nicht erforderlich scheint. Ein Restaurant lockt mit billigen Menüpreisen. Also nehmen wir dort unser Abendessen ein. Es macht aber auch bei annehmbaren Preisen kein Vergnügen, wenn das Essen nicht wirklich gut ist. Für die hochgelobte französische Küche war das jedenfalls kein Renommee.

Ich versuche noch eine Tankstelle zu finden, um Dieseladditive aufzutreiben, denn Libertys Auspuffschlieren sind mir echt peinlich. Ich will auch bei nächster Gelegenheit die Brennstofffilter wechseln. Vielleicht trägt das zur Besserung bei. Bei der Gelegenheit steht auch noch der Getriebeölwechsel auf dem Programm.

Am späten Abend ist plötzlich Leben auf dem großen Kahn, an dem wir festgemacht haben: die Engländer sind zurück. Sie kommen von Antwerpen, wo das Schiff gelegen hat und suchen nun einen Liegeplatz für den Rest der Saison weil die Arbeit ruft. Das Paar ist noch recht jung. Sie bestätigen übrigens, dass sie jeden Tag aufs Neue das Problem haben, einen Platz für die Nacht zu finden. Ein 25 m-Schiff bietet zwar viel Lebensraum, bringt aber auch Probleme mit sich.

Di. 20.7.04 Verdun --> Dieue-sur-Meuse

Der Grauschleier dämpft mal wieder alle Farben und der Himmel weint sich die Augen aus. In einer kurzen Regopause bunkern wir frisches Wasser, bevor es

wieder auf die Piste geht. Unter Bimini und erweitertem Windschirm sind wir vor dem Regen gut geschützt. Kalt ist es eigentlich nicht.

Der Tunnel hinter der Schleuse bietet erwartungsgemäß keinerlei Probleme. Die ersten 3 Schleusen aber doch, denn wir haben kein Trinkgeld gegeben. Wir fahren gemeinsam mit dem Sportboot "Hobby", dem wir schon oft auf unserer Reise begegnet sind. Erst nachdem wir anfangen, "Schmiermittel" auszugeben, stehen die Schleusen wieder für uns bereit und die Leinen werden auch wieder angenommen.

Trotzdem, bei dem ständigen Regen verlieren wir bald die Lust. Außerdem ist das eine gute Gelegenheit, endlich mal die Brennstofffilter zu wechseln. Direkt hinter einer Schleuse (Dieue-sur-Meuse) hat der Ort eine kostenlose Liegestelle mit Strom und Wasser eingerichtet. Die Uferbefestigung ist zwar schräg und daher für uns nicht geeignet, aber wir legen uns einfach längsseits an ein großes Hollandboot, das hier wohl schon länger liegt. "Hobby" zieht weiter.

Ich mache mich an den Filterwechsel. Meine übertriebene Vorsicht macht sich bezahlt, es fällt kein Tröpfchen Diesel in die Bilge. Die Filter habe ich anschließend wieder mit Diesel aufgefüllt und zur Sicherheit mit der Brennstoffpumpe noch entlüftet.

Dann kommt der Moment der Wahrheit: der Diesel springt auch sofort an, läuft vielleicht eine halbe Minute und geht dann aus. Mit ungläubigem Erstaunen muss ich feststellen, dass ich offensichtlich vergessen habe, den Absperrhahn für die Dieselleitung zu öffnen. Das mache ich jetzt natürlich, entlüfte nochmal und dann dreht der Anlasser bei gehöriger Stromentnahme aus der Batterie ohne Unterlass. Der Diesel will aber nicht anspringen. Ich habe mal was gehört, dass auch die Einspritzpumpe für jeden einzelnen Zylinder entlüftet werden kann. Bevor ich mich daran mache, wird erst mal was gegessen und dann die diversen Unterlagen studiert.

Wesentlich schlauer bin ich danach auch nicht. Nachdem auch die Bedienungsanleitung für Libertys Motor nur von der Entlüftung an den Filtern spricht, mache ich das also nochmal, diesmal besonders sorgfältig. Und siehe da, der Motor erwacht sofort zum Leben. Zuerst glauben wir erfreut, dass die Schlieren am Auspuff wirklich weg sind, aber das Licht hat uns einen Streich gespielt.

Inzwischen ist es sonnig und heiß. Für den Getriebeölwechsel habe ich keine Lust mehr. Stattdessen machen wir einen Spaziergang zur nahen Tankstelle, um Dieseladditiv zu kaufen. Hier kann man aber nur Sprit, nicht einmal Öl kaufen. Dafür gibt es hier einen Supermarkt, der alles bietet, was das Herz begehrt. Unsere frischen Einkäufe müssen zurück an Bord. Die leckere Abteilung wird mit einem Cappuccino gleich mal abgeschmeckt: köstlich.

Tarja will tatsächlich Baden. Da die Ränder des Kanals stark verkrautet sind, rudere ich sie mit dem Beiboot in die Kanalmitte und dann: "es ist herrlich, wunderbar erfrischend, komm doch auch rein, du versäumst was". Die Sprüche kenne ich alle, können mich nicht locken. Ich finde das Wasser nicht einladend, aber Tarja ist glücklich.

Am Abend installiere ich aus dem senkrecht gestellten Beiboot einen Sichtschutz.

Jetzt können wir nach Herzenslust die Außendusche benutzen.

Wir haben es uns gerade auf dem Achterdeck gemütlich gemacht und lassen diesen ruhigen Liegeplatz genussvoll auf uns einwirken, da ziehen dunkle Wolken auf, die nichts Gutes versprechen. Wind kommt auf, wir verziehen uns mal lieber gleich unter Deck.

Mi. 21.7.04 Dieue-sur-Meuse --> Sampigny

Heute bin ich schon früh auf, Tarja ist noch in süßer Ruh. Dichter Nebel über dem Kanal. Die Sonne kämpft sich gerade durch und beginnt den Nebel aufzufressen. Könnte ein schöner Tag werden.

Der Zeitpunkt der Entscheidung rückt immer näher. Bald müssen wir uns für eine der 3 Möglichkeiten unserer Weiterfahrt entscheiden. Wenn wir uns nicht hetzen wollen, reichen die verbliebenen 7 Tage unserer Vignette auf keinen Fall. Eigentlich haben wir uns auch schon für die Weiterreise über die Mosel entschieden. Diese Moselstrecke ist auch für mich Neuland.

Beim Ablegen hätte ich die Bugschraube nicht benutzen sollen. Jetzt ist der Propeller verkrautet und hat kaum noch Wirkung. Außerdem scheint er lange Fäden an der Seite mitzuziehen (bis zum Logge-Geber), denn bei jeder Betätigung wird das Rädchen angehalten und die Logge zeigt Null. Das Problem löst sich aber im Laufe der Zeit von selbst.

Heute sind wir wieder ganz alleine bei den Schleusen unterwegs. Wir verteilen gleich von Anfang an unser Trinkgeld an die Studenten/Studentinnen, welche die Schleusen bedienen. Der 1. EUR landet aber im Schleusenbecken. Auf der ganzen Strecke stehen die Schleusen für uns bereit. Nach 7 Schleusen und einem nur 50 m langen, geräumigen Tunnel machen wir an einer einsamen, ruhigen Liegestelle im Wald fest. Hier liegt schon eine Yacht. Wir halten Abstand und stören hoffentlich nicht.

Es ist immer noch heiß und Wasserratte Tarja braucht eine Abkühlung. Sie nutzt die einsame Lage zu einem textilfreien Bad und genießt den seltenen Luxus sehr.

Dann machen wir uns auf zu einem Marsch nach Sapigny. Der Ort ist nicht allzu weit entfernt. Es ist ganz hübsch und aufgeräumt hier, aber das kleine Nest hat nichts zu bieten, außer einem Museum in einem Chateau, das aber natürlich geschlossen ist. Das drohende Gewitter treibt uns bald im Eilschritt zurück. Wir schaffen es gerade noch. Die ersten Tropfen fallen schon, als wir die Liberty erreichen.

Aus dem einsamen Plätzchen ist inzwischen ein Treffpunkt der Holländer geworden. Wir müssen Liberty auch noch näher an die 1. Yacht verholen, damit alle Platz finden.

1 Kanalfahrt

Do. 22.7.04 Sapigny --> Lay St. Remy

Wir sind schon früh unterwegs. Der Morgennebel hat sich noch nicht verzogen. Wir sind nicht die ersten, ein großes Hollandboot ist vor uns. Da passen wir in der Schleuse nicht mit rein. Wir machen daher ganz langsam, damit wir nicht an der Schleuse warten müssen.

Schon vor der Abfahrt haben wir das Bimini gelegt und abgesenkt, weil wir laut Karte heute besonders niedrige Brücken passieren. Das erweist sich aber als maßlose Übertreibung. Wir haben schon niedrigere Brücken mit gesetztem Bimini durchfahren, und die waren nicht mit diesem Hinweis versehen.

Unterwegs entdeckt Tarja ein Aldi-Kaufhaus in unmittelbarer Nähe einer Liegestelle. So günstig werden wir es wohl nicht wieder haben, also schnell anhalten und einkaufen. Unsere Trinkwasservorräte gehen zur Neige. Das hier ist eine gute Gelegenheit mal wieder richtig aufzufüllen.

Tarja findet einen Grund, sich über mich zu ärgern. Ich bin sauer!

Die letzten 4 Schleusen auf der Meuse sind eine Schleusentreppe mit wenigen hundert Metern Abstand. Diese Schleusen haben Personal, werden aber nicht von

Hand bedient. Das Personal nimmt die Leinen an und bedient dann die Schleuse per Knopfdruck.

Nach Schleuse Nr.1 sind wir auf dem Rhein-Marne-Kanal. Dem müssen wir bis Toul folgen, um dort in die Mosel einzubiegen.

Eigentlich wollen wir bei Pagny anlegen. Die Liegestelle sieht auch wirklich schön aus, aber es ist kein Platz mehr frei und voll mit Frust bis zum Rand will ich auf keinen Fall ins Päckchen. Vor dem nächsten Tunnel gibt es noch eine Liegemöglichkeit. Dort ist auch noch reichlich Platz. Der Tunnel ist nur ein paar hundert Meter entfernt.

Fr. 23.7.04 Lay St. Remy --> Toul

Heute wird es sicher heiß. Schon am frühen Morgen lässt sich das erkennen. An der Liegestelle liegt noch die holländische "Lokomotion". Wir verabreden, die kommende Strecke bis Toul gemeinsam zu machen. Mit gelegtem Bimini geht es los Richtung Tunnel (855 m lang). Entgegen unseren veralteten Unterlagen ist der Tunnel beleuchtet und macht keine Probleme. Die runde Tunneldecke ist glatt, es ragen keine zackigen Felsen heraus. Außerdem ist an beiden Seiten ein Fußweg/Treidelweg, womit alleine schon verhindert wird, dass das Bimini dem gefährlichen Rundbogen der Decke zu nahe kommt.

Unangenehm nur, dass ich unmittelbar vor dem Tunneleingang einen Bremsen-Angriff abwehren muss, was mir aber nicht vollständig gelingt. Eines der verdammten Biester hat mich gebissen. Nun fühle ich dauernd an meinen nackten Beinen Phantombremsen. Das macht mich schier verrückt. Lokomotion fährt zudem so langsam, dass ich Liberty einige Male im Leerlauf fahren muss. Egal, dieser Tunnel macht keine Probleme, nicht mal der bereitgelegte Handscheinwerfer kommt zum Einsatz.

Von nun an geht's bergab. Mit dem Tunnel haben wir den letzten Rücken der Ardennen durchstoßen. Während wir in den letzten Wochen nur bergauf geschleust wurden, geht es jetzt wieder abwärts. Gleich hinter dem Tunnel beginnt die Schleusentreppe. Bis Toul (nicht mal 8 km) sind es 12 Schleusen, die dicht nacheinander folgen. Nach kurzer Zeit hat sich zwischen den beiden Bootsbesatzungen Routine eingespielt. Für die Landschaft haben wir allerdings keinen Blick.

Wir kommen gut voran. Die brennende Sonne wird durch das Bimini gemildert, das wir so schnell wie möglich wieder gesetzt haben. Eigentlich zu früh, wie sich herausstellen wird, denn hier gibt es wirklich einige Brücken, die einfach zu tief geraten sind. Leider ohne den geringsten Hinweis in unseren Unterlagen. Besonders die Eisenbahnbrücken sind gerne mal etwas niedriger. Manchmal hängen auch noch verbogene Eisenteile herunter, die darauf warten, ein Bimini aufzuschlitzen oder ganz abzurasiieren. Einige Male zieht unsere UKW-Antenne einen weiteren Strich (neben den vielen anderen) unter eine Brückendecke. Der Antennenstab (vor der Bootsmittle) ist der Höhenindikator für das Bimini. Wenn der glatt durchgeht, besteht für das folgende Bimini keine Gefahr. Einmal ist es so knapp, dass ich eine Vollbremsung mache. Das hätte das Bimini aber auch nicht gerettet. Es fehlen nur Millimeter, aber es geht gerade noch.

Bei der vorletzten Schleuse müssen wir den Gegenverkehr eines der seltenen Berufsschiffe in diesem Gebiet abwarten. Trotzdem sind wir schon um 12 Uhr in Toul. Der Hafen bietet noch viel Platz, aber er füllt sich doch im Laufe des Tages. Hier lernen wir auch die Besatzung der "Dream" aus Bad Friedrichshall kennen. Die Familie Kieser ist ihnen aber unbekannt. Nun ja, sie haben nach Jagstfeld kaum Kontakte. Die Gattin beklagt sich bitterlich, dass man kaum irgendwo kostenlos

anlegen kann. Als echte Schwaben ist für sie das Hafengeld eine unnütze Ausgabe, die man, wann immer möglich, vermeidet.



Toul

Es ist sehr heiß. Ich nehme eine kalte Dusche (notgedrungen). Danach starten wir den üblichen Stadtrundgang. Für Tarja fallen 2 T-Shirts ab und für Liberty eine Portion Diesel-Additive.

Nach unserer Rückkehr mache ich es mir an Deck gemütlich. Diesmal nimmt Tarja die kalte Dusche. Dann kommen Wolken und Wind als Vorboten eines Gewitters, und dann kommt der Regen. Damit hat wenigstens die unerträgliche Hitze ein Ende. Es wird angenehm kühl.

2 Die Mosel

Sa. 24.7.04 Toul --> Millery

Die letzten 3 Schleusen aus der Schleusentreppe bringen uns kurz hinter Toulon auf die Mosel. In der letzten Schleuse fangen wir uns noch einen "Panzerkreuzer" ein. Die Chartercrew wird auf dieser kurzen Strecke vom Vercharterer eingewiesen. Beim Anlegen in der Schleuse und später auch beim Ablegen rumpelt es einige Male, aber das Charterboot ist ja rundum gepanzert.

Dann sind die 2 Boote auf der Mosel. Wir haben den gleichen Weg. Die Schweizer Crew (Vater, Mutter, Sohn) macht uns zu langsam, daher fahren wir schon mal vor bis zur nächsten Schleuse. Die steht schon für uns bereit. Nachdem wir fest sind, bleibt genügend Zeit, auch der Chartercrew zu helfen. Es klappt schon ganz gut und wird in der 2. Schleuse noch besser. Diese Schleuse hat einen gewaltigen Hub (ich schätze mehr als 10 m). Die Schweizer legen Vor- und Achterleine nur über den Poller am Schleusenrand, mit dem Ergebnis, dass die Gattin schließlich auf dem

Kajütdach steht und das letzte Fitzelchen der Leine in den erhobenen Händen hält. Das ist nicht weiter tragisch, denn diese Talschleusungen sind völlig unspektakulär. Als sie aber die Leine vor dem Ablegen durchziehen will, verhakt sich die eingespleißte Schlaufe am Poller und will partout nicht an Deck. Ich kann ihnen nur noch zurufen, über die Leiter zum Klarieren nach oben zu steigen. Danach wollen die Schweizer zum Mittagessen festmachen und unsere Wege trennen sich.

Die 3. Schleuse hat uns zunächst verwirrt. Nachdem wir den Gegenverkehr abgewartet haben, bekommen wir zunächst grün, dann rot und schließlich doch wieder grün. Also rein in das große Schleusenbecken. Aber jetzt heißt es warten (ca. 20 Min.). Wir haben uns das dann so zusammengereimt: 2 Boote waren unterwegs und werden von Schleuse zu Schleuse weitergemeldet. Da nun plötzlich nur noch 1 Boot erscheint (die Schweizer machen ja Mittagspause), wird erst mal abgewartet, ob das 2. Boot nicht doch noch auftaucht. Erst als das ausgeschlossen werden kann, sind wir schließlich ganz alleine an der Reihe.

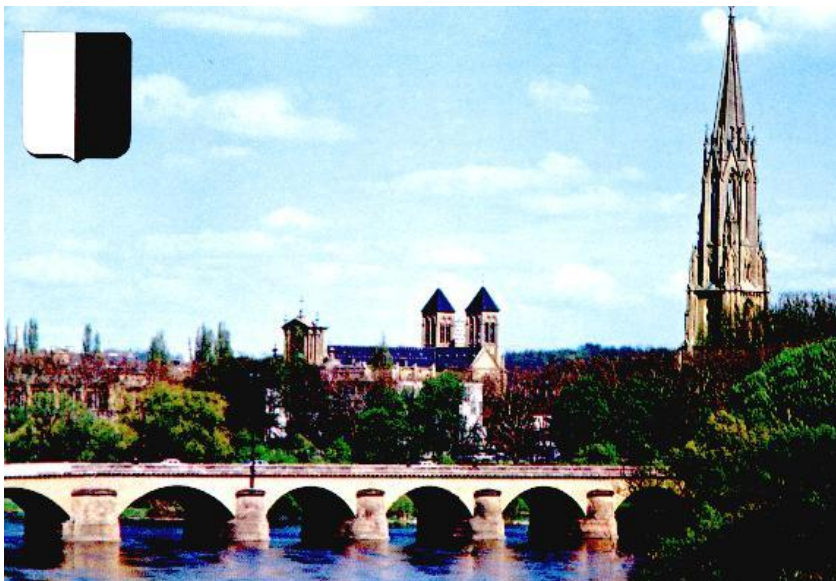
Von diesen ersten Kilometern auf der Mosel (von km 365 bis 347) habe ich erstaunlicherweise keine Unterlagen. Das macht bisher auch keine Probleme. Erst hinter der 3. Schleuse wird es für mich verwirrend. Wir landen aber doch im richtigen Kanal. Bisweilen rückt das steile, felsige Ufer bis direkt an das Wasser. Den Geheimitipp von den sparsamen Schwaben (kostenlose Liegestelle) haben wir nach der Beschreibung der Gattin übrigens nicht gefunden.

Wir gehen noch eine Schleuse weiter und finden, recht versteckt (wir suchen immer noch nach dem Geheimitipp), eine kleine kommunale Liegestelle in sehr idyllischer Umgebung in einem tief eingeschnittenen Seitenarm. Hier stört nur der Lärm von der nahen Durchgangsstraße. Das Verkehrsaufkommen hält sich aber jetzt, am Wochenende, in Grenzen.

Der Ort gibt nichts her. Unser Abendspaziergang fällt daher unerwartet kurz aus. Tarja will mal wieder schwimmen. Ich rudere sie mit dem Schlauchboot in die krautfreie Mitte des breiten Seitenarmes und dann rein ins Vergnügen. Später lasse ich mich auch noch zu einer kurzen Abkühlung überreden. Das Wasser ist wirklich nicht kalt. Der Abend wird mit Lesen und Grillen ausgefüllt, und natürlich mit einem wirklich leckeren Abendessen.

So. 25.7.04 Millery --> Metz

Die Schleusen haben mit 170 x 12 Meter beachtliche Abmessungen. Nach den kleinen Schleusenkammern des Canal de Leste müssen wir uns erst wieder daran



gewöhnen. Für die nächste Zeit werden wir immer nur zu Tal geschleust. Das geht trotz der z.T. gewaltigen Hübe erstaunlich sanft und reibungslos, aber nicht etwa langsam. Für eine Schleuse mit 8,65 m Hub (wir werden hier alleine geschleust) haben wir mit Ein- und Ausfahrt etwas über 8 Minuten gestoppt. Das ist ein wirklich rasantes Tempo. Wir haben kaum

Wartezeiten an den 3 Schleusen dieses Tages und sind daher schon bald in Metz. Wir wollen direkt in der Stadt beim SRM festmachen, aber für Libertys Format ist hier nichts vorgesorgt. Die Finger an den Schwimmstegen sind sehr kurz und der Abstand zwischen den Schwimmstegen ist es auch. Bei ruhigem Wetter wäre aber auch das kein Problem. Jetzt bläst aber ein kräftiger Wind quer zur Parkrichtung.

Das Umfeld der 2 freien Plätze ist so unglücklich, das ich mich nicht recht traue, Liberty in diese Falle zu steuern. Auch Tarja ist strikt dagegen und so drehen wir schweren Herzens wieder ab. Die andere Liegemöglichkeit in Metz haben wir vor 4 km passiert. Also wieder zurück und dort unser Glück probieren.

Beim YCM finden wir auch wirklich noch einen Platz. Flugs werden die Räder aktiviert und schon starten wir Richtung Metz, ohne uns groß um wichtige Anhaltspunkte für die Rückfahrt zu kümmern (ein alter Fehler, den wir oft und gerne wiederholen). Im Stadtzentrum ketten wir die Räder an und machen uns zu Fuß auf den Weg.

Wenigstens jetzt haben wir streng darauf geachtet, die Position der Räder im geistigen Auge zu behalten. Das hat auch gut geklappt. Wir haben die Kathedrale und die wichtigsten der umliegenden Plätze gesehen, ein leckeres Kebab und ein gewaltiges Eis genossen.

Die Räder finden wir auf Anhieb wieder und auch die Straße, auf der wir her geradelt sind. Aber wo müssen wir abbiegen? Den richtigen Abzweig treffen wir nicht im ersten Anlauf. Nach einigem hin und her sind wir aber doch auf der richtigen Spur und Tarja findet das unter Bäumen versteckte Eingangstor zum Clubgelände.

Wir sind beide froh und erleichtert, wieder "zu Hause" zu sein. Wie oft haben wir uns schon geschworen, Papier und Schreibzeug mitzunehmen, um die wichtigsten Anhaltspunkte zu dokumentieren. Das wir immer noch Hals über Kopf losstürzen können hat vielleicht etwas mit einem Rest an Jugendlichkeit zu tun. So trösten wir uns jedenfalls.

Mo. 26.7.04 Metz --> Thionville

Wir wollen noch mal versuchen, im Stadthafen von Metz einen Platz zu finden. Heute scheint wieder ein Regentag eingeschoben zu werden. Das wäre eigentlich etwas für die Stadt. Aber in dem Hafen hat sich nichts geändert. Es liegen immer noch dieselben Schiffe hier. Na dann gehen wir eben weiter.

Metz hat eine Doppelschleuse. Die große Schleuse zeigt rot. Bei der kleinen werden überhaupt keine Lichter gezeigt, aber hier liegen schon einige Yachten. Wie sich dann aber zeigt, warten die nicht auf die Schleusung, sondern haben sich hier einen billigen Liegeplatz gesichert.

Ich versuche es über Funk und verstehe so viel, dass wir eine Stunde warten sollen. Ich kann es erst gar nicht glauben. Wir richten uns auf eine längere Wartezeit ein und machen uns ein ordentliches Frühstück. Dann erkennt Tarja jemanden, der uns in die große Schleuse winkt. Endlich!

Heute haben wir 4 Schleusen vor uns. Bei der zweiten Schleuse habe ich Liberty ziemlich weit nach vorne vor das Schleusentor gefahren und dort festgemacht, denn wir müssen den Gegenverkehr abwarten. Ein 110 m-Brocken kommt mit Schleichfahrt aus der Schleuse. Sicherheitshalber nehme ich die Festmacherleine in die Hand. Obwohl sich das große Schiff nur zentimeterweise vorschiebt, ist Liberty nicht zu halten. Ich versuche, mit dem schnell gestarteten Motor gegenzusteuern. Trotzdem kriegt Liberty den 2. Kratzer an den Rumpf. Zum Glück hat Tarja unsere lange Festmacherleine schnell eingeholt, denn eine Leine in der Schraube hätten wir in der Situation gar nicht gebrauchen können. Es geht gerade noch gut. Libertys

Heck dreht sich unaufhaltsam herum und kommt gerade noch von dem Heck des Frachters frei. Glück gehabt! Das soll mir eine Lehre sein, in Zukunft den auslaufenden Schiffen so weit wie möglich aus dem Weg zu gehen.

In solchen Situationen kommt es sehr darauf an, wie viel Wasser um uns herum ist. Das gilt auch für die Tiefe. Größe und Abladetiefe des „feindlichen“ Schiffes spielt auch eine entscheidende Rolle. Ein 110m-Brocken, auf 2m Tiefe abgeladen, in einem engen Schleusenkanal von nur 3m Tiefe, bewegt selbst im Schleichgang derart viel Wasser, das höchste Vorsicht geboten ist.

Wir fahren inzwischen durch ein Industriegebiet. Die Hügel sind weit zurückgewichen und machen ausgedehnten Industrieanlagen Platz. Es stinkt.

In Thionville wollen wir am Stadtsteiger festmachen. Das ist erstens direkt an der Fußgängerzone/Altstadt und zweitens kostenlos. Gerade als wir ankommen, macht eines der riesigen Hotelschiffe Anstalten, ebenfalls dort anzulegen. Ich kann es eigentlich nicht glauben, will dem Riesen nicht vor den Bug laufen (zum Festmachen an dem Steiger), gehe um sein Heck herum, um von der Talseite den Steiger anzusteuern. Wie sich zeigt, ist das eine gute Entscheidung, denn das Hotelschiff macht wirklich fest und spannt auch noch eine Bugleine quer über die bergseitigen Finger des Steigers. Die 4 freien Liegeplätze dort sind damit für neu ankommende Schiffe unbrauchbar und die eine Yacht, die dort schon liegt, wird zwangsweise eingemauert. Das Hotelschiff bleibt aber nur über Nacht und will morgen früh wieder ablegen, daher ist das nicht ganz so schlimm.

Die Stadt bietet uns eine große Fußgängerzone und einen schönen Park. Wir haben etliche Runden gedreht und wundern uns mal wieder über die vielen Restaurants, Frisöre, Apotheken/Drogerien und Butiken. Neben dem unvermeidlichen Kriegerdenkmal sind diese Geschäfte in französischen Städten überraschend häufig anzutreffen.

Di. 27.7.04 Thionville --> Schwepsingen

Es ist wieder schön heute. Die Industrie in Flussnähe hört bald auf. Die Gegend wird wieder idyllisch. Nur das weithin sichtbare Atomkraftwerk Cattenom produziert Wolken aus 4 mächtigen Kühltürmen.

Unser Eindruck von den französischen Ortschaften passt auch auf den Pflegezustand der Fahrwassertonnen. Einige sind durch Möwenkot so vollgeschissen, dass das ehemals tiefrot nur noch als zartrosa durchschimmert. Bei anderen ist das Topzeichen abgebrochen oder es haben sich kleine Bäume und Sträucher darauf angesiedelt.

Wir starten etwas früher, als der kleine Hafenschlepper mit holländischer Crew, die uns aber vor der 1. Schleuse einholen. Gemeinsam warten wir auf den dicken, holländischen Frachter, der uns die Schleuse öffnet. Obwohl der Frachter die Schleuse in der Breite fast vollständig ausfüllt, macht er sich nicht fest. Die ganze Zeit arbeitet die Maschine und wirbelt Liberty ganz schön durcheinander. Wir brauchen auch unbedingt einen 2. Schleusenhebel zum Schleusen, denn die Holländer haben mit diesem System (im Gegensatz zu uns) keine Probleme, ihren Hafenschlepper ruhig zu halten.

Die Hügel rücken wieder näher und tragen jetzt Wein. Bei der Schleuse Apach treffen die Grenzen von Frankreich, Luxemburg und Deutschland zusammen. Nun haben wir es also doch geschafft. Heute läuft unsere Vignette ab. Gerade rechtzeitig verlassen wir Frankreich. An unserer Backbordseite ist Luxemburg. Hier ist der Diesel wesentlich günstiger als auf der gegenüberliegenden deutschen Seite. Liberty

kriegt daher mal wieder den Bauch voll bis zum Stehkragen. Von dem netten Hafenermeister lassen wir uns überreden, die Nacht hier in Schwepsingen zu verbringen. Der relativ große Hafen ist gut gefüllt. Nebenbei ist ein großer Campingplatz. Wie immer bei dieser Kombination gibt es ein komfortables Angebot an sanitären Einrichtungen.

Der Ort selbst bietet keine herausragenden Attraktionen. Wir machen einen ausgiebigen Abendspaziergang. Der Unterschied zu den französischen Orten ist eklatant. Wie wir es von Deutschland gewohnt sind, wird auch hier das eigene Anwesen liebevoll gepflegt. Im krassen Gegensatz dazu stehen unsere "französischen Eindrücke". Ganz deutlich wurde es uns an der Brücke bei Schengen vor Augen geführt. Die erste Brücke seit unserer Einfahrt nach Frankreich, die tadellos in Gestalt und Farbe prangt, ist deutsch/luxemburgisch. Wir haben in Frankreich wirklich nur sehr wenige ansprechende Gebäude gesehen. Ungepflegtheit, ja offenkundiger Rott ist die Regel. Es drängt sich wirklich der Eindruck auf, dass einmal aufgebaute Einrichtungen nie mehr eine pflegende Hand erfahren. Die regelmäßig mit kleinen Bäumchen und Sträuchern bewachsenen Schleusentore auf den Kanalstrecken sind auch ein gutes Beispiel.

Mi. 28.7.04 Schwepsingen --> Konz

Meine Kopfschmerzen, die mich schon seit gestern Abend quälen, begleiten mich auch heute. Es ist nicht so schlimm, dass es zum Totalausfall kommt. Wir fahren weiter durch Luxemburg, Richtung Trier.

Aber was für ein Wetter. Die Sonne lacht von einem wolkenlosen Himmel. Die leichte Brise schafft erträgliche Temperaturen und die Fernsicht ist geradezu atemberaubend.

An Backbord zieht Remich mit hübschen, bunten Häusern und einer das Auge labender Uferpromenade vorbei. Alles ist sauber, ordentlich und gepflegt. Welch ein Unterschied zu der heruntergekommenen Tristesse der französischen Orte.

Die Sonnenhänge der Moselufer sind jetzt gespickt mit Wein. Wir genießen diese ruhige Fahrt mit den schönen Ausblicken sehr. Meine Kopfschmerzen machen mir allerdings zunehmend zu schaffen.

In der 1. Schleuse liegen wir ganz knapp hinter einer holländischen Yacht, die durch unsicheres Verhalten der Crew auffällt. Ich will daher dafür sorgen, dass sich die Liberty möglichst wenig bewegt. Tarja will mir helfen und belegt kurzerhand die Leine mit dem Schleusenhaken, mit dem wir an der Leiter fest sind. Von uns unbemerkt werden wir aber schon zu Tal geschleust. Als Tarja das auffällt, ist schon alles zu spät: die Leine hat sich unlösbar um den Poller festgezogen. Dummerweise haben wir an der Steuerbordseite festgemacht, daher muss ich kurz zur anderen Seite sprinten, um das große Messer neben dem Niedergang aus der Scheide zu reißen. Schnell wieder zur Unglücksstelle zurück und dort genügt ein schneller Säbelschnitt mit dem superscharfen Messer und die inzwischen straff gespannte Leine zerspringt mit elastischem Zischen und schleudert den Schleusenhaken über die Mauerkrone der Schleusenwand. Liberty bedankt sich für die Freilassung mit einem heftigen Diener. Jetzt müssen wir vorübergehend ohne Schleusenhaken auskommen.

Tarja kommt mit dem Schleusen alleine klar. Ich kann daher noch schnell die Leiter erklimmen und den Schleusenhaken retten. Wieder an Deck merke ich, dass mich diese Aktion bei den akuten Kopfschmerzen doch sehr mitgenommen hat.

In Wasserbillig wollen wir eine Pause einlegen. Ich brauche dringend Ruhe. Wir machen am Clubboot fest. Während Tarja in den Ort zum Einkaufen geht, lege ich mich mit ein paar Tabletten aufs Ohr.

Später geht es mir wieder besser, es reicht auch für mich zu einem Spaziergang durch den Ort. Dabei entschließen wir uns spontan zur Weiterfahrt bis Konz. In Konz ist am Gästesteiger im Fluss noch viel Platz, aber es ist unruhig hier. Daher steuern wir Liberty lieber in den Hafen für ein ruhiges Plätzchen.

Wir machen noch einen Spaziergang durch den Ort. Das Wetter heute ist wirklich ideal. Am Abend wird es kühl, damit uns die heißen Nächte in der Kajüte erspart bleiben. Meine Kopfschmerzen sind endlich vorbei. Hoffentlich habe ich jetzt eine Weile Ruhe.

Wieder auf der Liberty werde ich von einem anderen Skipper wegen des erweiterten Windschirmes angesprochen. Er hat auf seinem Boot ganz ähnliche Verhältnisse und ist von der Lösung ganz begeistert. Das freut mich natürlich, aber ich kann ihm die Schwächen nicht verschweigen.

