

# *Paris im Sommer*



## **Inhalt**

1	Die Vorbereitung.....	2
2	Main und Rhein.....	3
3	Die Maas .....	8
4	Sambre und die Kanäle .....	12
5	Der Tunnel von Riqueval .....	19
6	Die Seine und Paris.....	24
7	Die Marne nach Osten .....	31
8	Kanalfahrt bis zum Rhein.....	36
9	Endspurt über den Rhein.....	42
10	Zusammenfassung .....	44

## 1 Die Vorbereitung

Die Finnlandreise 2007 war für uns ein herausragendes Erlebnis. Seitdem sind wir von Seereisen geheilt und in den folgenden Jahren nur im Binnenland unterwegs gewesen. Im Osten bis Stettin, im Westen bis ins Ijsselmeer, im Süden bis Auxonne (Saone), im Norden bis Emden. Dieses Jahr sollte mal wieder etwas Besonderes sein; ich will ein altes Versprechen einlösen. Vor vielen Jahren habe ich meiner Tarja mal eine Reise nach Paris versprochen. Das fällt mir wieder ein, als wir uns im Frühjahr 2012 ernsthaft um ein Ziel für unsere diesjährige Sommerreise kümmern. Außerdem versuche ich seit 1 ½ Jahren meine müden „grauen Zellen“ mit Französisch-Vokabeln zu füllen. Es ist mühsam für mich. Auch private Nachhilfestunden ändern nicht viel daran. Das soll nicht umsonst gewesen sein. Also warum nicht mal mit dem Boot nach Paris?

Die Ausarbeitung der Route ist mit der Karte für die europäischen Wasserstraßen kein Problem. Für die Einzelheiten fehlen nur noch Detailkarten und ein maritimer Führer für Frankreich. Bald ist alles klar und ich mache mich daran, die Liberty nach den üblichen Frühjahrsarbeiten für die Reise vorzubereiten.

Die 2-jährige Gasprüfung ist wieder fällig. Das wollen wir möglichst am 1. Reisetag erledigen, wenn wir am Wohnort unseres Gasprüfers vorbeikommen. Nur der Wassertank muss nach der Winterpause gefüllt werden, denn Liberty überwintert immer mit randvollen Dieseltanks, um die Bildung von Kondenswasser zu vermeiden. Nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre sorgen wir für reichlich Trinkwasser an Bord, denn unterwegs ist der Einkauf im Getränkeladen mit sperrigen Getränkekisten immer mit erheblichem Aufwand verbunden. Alle tiefliegenden Stauräume werden mit Wasserflaschen vollgestopft. 12 Kästen Wasser und Bier verschwinden nach und nach in Libertys Bauch, ebenso wie große Mengen Konserven. Jetzt fehlt nur noch der Frisch-Proviant.

Am Sonntag den 20. Mai sind wir bereit für den Umzug an Bord. Für unsere persönliche Ausrüstung und für den letzten Proviant muss ich 2 Mal fahren. Beim 2. Mal bringt mich Dietrich zum Hafen und anschließend das Auto in die heimische Garage. Heute wollen wir nicht mehr starten. Der Rest des Tages vergeht mit Einräumen und Deckswäsche. Den milden Sonntagabend beschließen wir mit einem Spaziergang durch den Hafen. Einige Bootseigner sind noch nicht wieder zur Heimatadresse abgereist. So ergibt sich noch das eine oder andere Schwätzchen.

## **2 Main und Rhein**

### **Mo. 21.5.2012 Mainkur → Königsklinger Aue**

Wir haben beide gut geschlafen. Der Morgen ist zwar noch grau aber der Wind ist mäßig bei angenehmen Temperaturen.

Alles ist vorbereitet, wir können los. Zunächst müssen wir den Main zu Tal und bis zum Rhein 4 Schleusen überwinden. Gleich bei der ersten Schleuse heißt es warten, bis der angekündigte Talfahrer auftaucht.

Weil die Schleusen immer ein unbekannter Faktor im Zeitkalkül sind, habe ich mit dem Gasprüfer vereinbart, mich per Handy zu melden, sobald die entsprechende Schleuse hinter uns liegt.

Alles klappt hervorragend. Der Prüfer wartet schon an der vereinbarten Steganlage und die Gasprüfung geht problemlos über die Bühne.

Die restlichen Schleusen können wir fast ohne Wartezeit überwinden. Es wird warm. Das Bordthermometer zeigt 28°C. Wir freuen uns auf die willkommene Abkühlung am geplanten Ankerplatz.

Gegen 17 Uhr erreichen wir den Rhein. Nur noch ein Stündchen zu Tal und dann fällt der Anker in der Königsklinger Aue.

Aber was für eine Enttäuschung: die Wasseroberfläche ist gespickt mit ekligem schwimmenden „Treibminen“. Sie sehen aus wie menschliche Abfälle. Das kann in der Menge zwar nicht sein, aber uns vergeht die Lust aufs Schwimmen. Das schöne Wetter und die idyllische Umgebung lockt immer eine Menge Ankerlieger an. So ist es auch heute. Im Laufe des Abends verlassen aber mehr und mehr Boote den Ankerplatz. Es geht zurück in den Heimathafen. Nur 2 Boote in Sichtweite bleiben mit uns über Nacht.

Es ist immer noch sehr warm. Wir spülen uns den Sommerschweiß mit einer warmen Dusche auf der Badeplattform ab. Dann werden Deckstisch und Gasgrill aufgebaut. Dieser angenehme Start in unseren Sommerurlaub soll gebührend gefeiert werden.

### **Di. 22.5.2012 Königsklinger Aue → Lahnstein**

Am frühen Morgen zeigt der Himmel ein makellooses Blau. Auch der Wetterbericht verspricht einen schönen, sonnigen Tag.

Die ekelhaften Treibminen von gestern Abend sind total verschwunden. Das Phänomen von gestern muss etwas vom schlammigen Grund an die Oberfläche getrieben haben.

Der Morgen ist so still und friedlich, dass ich das laute Klackern der Ankerwinde so lange wie möglich hinauszögere.

Schließlich kommt aber doch der Anker aus dem Grund, wie immer mit einer gehörigen Portion zähem Schlick beladen, der sich nicht abwaschen lässt und erst mit meinem kleinen Schaufelchen abgestochen werden muss. Während ich mich mit dem Anker abmühe, steuert Tarja die Liberty zurück in den Strom. Das erste Stück können wir noch völlig allein auf diesem Teilarm des Rheins genießen. Dann treffen wir wieder auf den heftigen Schiffsverkehr und es heißt: aufpassen nach allen Seiten.

Es ist nicht mehr weit bis Bingen. Sobald wir den Mäuseturm querab haben, nimmt die Geschwindigkeit rasant zu (von 17 auf 21 km/h). Jetzt geht es durchs

„Gebirge“. Die Berge rücken eng an den Fluss. Fast jeder Gipfel ist von einer Burg oder Burgruine gekrönt.

Nur noch die brisante Warschaustrecke bis St. Goar, dann ist die Bergstrecke geschafft. Der Rhein fließt wieder träger.

Ab hier wird laufend die Flussseite gewechselt. Wir als Talfahrer nehmen, wie die Berufsschiffahrt, immer die strömungsschnellere Außenkurve.

Heute zählen wir 6 Flusskreuzfahrer in Gegenrichtung und einer überholt uns. Das ist, wie die große Konkurrenz auf See, eine Boom-Branche. Diese



Wassersport-Kammeraden treffen wir seit einigen Jahren immer häufiger.

Schon am frühen Nachmittag sind wir fest in dem kleinen Hafen, nur wenige 100 Meter stromauf der Lahnmündung. Es ist niemand da, den wir fragen können, ob wir auch willkommen sind. Nach einer kurzen Ruhepause stromern wir durch den nahen Ort Oberlahnstein. Wir waren schon mal hier aber unsere

Erinnerung daran ist nur noch in Fragmenten vorhanden.

Bei unserer Rückkehr ist die Hafenkneipe geöffnet. Wir bekommen das offizielle o.k. zum Bleiben.

Der milde Sommerabend lockt uns noch mal auf die Piste. Immer an der Lahn entlang spazieren wir bis zur 1. Lahnschleuse.

### **Mi. 23.5.2012 Lahnstein → Koblenz**

Nach dem schönen Sommerabend ist der Morgen überraschend grau. Ob Wolken oder Hochnebel muss sich noch herausstellen.

In der Hoffnung auf ein entspanntes Kulturprogramm wollen wir heute nur bis Koblenz. Stromab ist das ein Katzensprung. Daher gönnen wir uns den nahen Supermarkt „Globus“ für einige unwichtige Einkäufe.

Bei unserer Rückkehr ist es trotz fortgeschrittener Tageszeit deutlich dunkler. Das Gewitter lässt dann auch nicht lange auf sich warten. Es pladdert wie aus Kübeln. Na, in dem Sauwetterwerden wir sicher nicht ablegen!

Die heftige Entladung ist bald vorbei und es klart wieder auf. Wir verlassen den Hafen Lahnstein und sind eine gute halbe Stunde später schon wieder fest in einem Clubhafen der Rheinlache.

Das Wetter wird wieder sonnig. Wir spazieren gemütlich in die Stadt und informieren uns im Touristbüro. Heute sind wir für Museumsbesuche schon zu spät dran, also dann eben morgen.

### **Do. 24.5.2012 Koblenz (Hafentag)**

Ein freundlicher Morgen, ohne Wind. Um 7:00 Uhr zeigt das Außenthermometer bereits fast 18 °C. Damit uns der Anmarsch zu unseren Kulturzielen nicht ermüdet, werden die Rädchen flott gemacht. Die bringen uns zunächst zum

„Ludwig-Museum“. Mit dem Fahrrad ist Tarja immer unsicher. Ich hätte es gerne, dass sie vor mir fährt, damit ich sie im Auge behalten kann. Sie lässt sich aber immer wieder zurückfallen. Sie fährt mir entschieden zu langsam, meine Ungeduld überholt mich, Ärger liegt in der Luft. Tarja fühlt sich unverstanden und von mir überfordert.

So vorgepolt kann ich die zeitgenössische Kunst im Ludwig-Museum nicht würdigen. Ich empfinde alles als dilettantisches Geschmiere und „Möchte-gern-Avantgarde“. Das soll Kunst sein? Ich fühle mich veralbert. Der Ärger wächst. Am Deutschen Eck haben wir die Räder angekettet. Daher marschieren wir zu Fuß zum Schloss. Hier können wir aber nicht rein, weil gerade ein Gitarren-Festival abgehalten wird. Davon bekommen wir natürlich auch nichts mit. In der brütenden Nachmittagssonne – das Thermometer zeigt inzwischen 30 °C – geht es zurück zum Deutschen Eck und mit den Rädern zum Boot.

Das war für uns beide ein quälender und enttäuschender Tag. Der ganze Ärger unnötig und selbst gemacht.

### **Fr. 25.5.2012 Koblenz → Mondorf**

Sonnig, wolkenlos, windstill und das bei angenehmer Temperatur. Ideale äußere Bedingungen. Der Ärger von gestern wirkt aber noch nach. Wir können den herrlichen Tag nicht genießen, starten lustlos.

Lange Zeit haben wir den Strom für uns allein. Der Rhein fließt ruhig, ohne Wellen. Kurzzeitig kommt mir die absurde Idee, mich verfahren zu haben, oder dass ein schlimmer Unfall den Verkehr in beide Richtungen blockiert??

Dann kommt ein ganzer Pulk massiven Gegenverkehrs. Der Rhein kraust verärgert die Stirn und die gewohnte Schaukelei geht wieder los.



In Mondorf belegen wir den letzten freien Gästeplatz. Im Ort ist Kirmes aber Tarja ist noch verärgert und verweigert einen Besuch.

Ganz in der Nähe wohnt seit einigen Jahren ein ehemaliger Studienkollege, der mich bei unserem letzten

Semestertreffen zu einem Besuch eingeladen hat, sollte ich mal in der Nähe sein.

Daher schwinge ich mich allein auf eines der Räder und radle auf die andere Rheinseite. Gerade, als ich zu seiner Adresse einbiege, sehe ich ihn mit seiner Frau im Auto auf Gegenkurs. Ich kann sie stoppen, obwohl sie mich in Freizeitdress und auf Klapprad zunächst nicht erkannt haben. Sie unterbrechen ihre geplante Einkaufstour und wir haben einen angenehmen Plausch auf der Terrasse ihres noch relativ neuen Hauses.

### **Sa. 26.5.2012 Mondorf → Düsseldorf**

Wieder ein sonniger Morgen.

Der wie ein runder See angelegte Bootshafen von Mondorf beherbergt mehrere Clubs und ist an 3 Seiten von Wald umgeben. So liegt man hier am Morgen noch lange im Schatten. Trotz wolkenlosem Himmel ist es deutlich kühler geworden. Wir kommen spät los.

Kaum verlassen wir den geschützten Bereich, da macht sich ein kühler, frischer Wind unangenehm bemerkbar. Auf dem Rhein ist zudem viel Verkehr. Das wird eine holprige Wegstrecke.

Bei Köln treffen wir auf eine große Segelregatta. Die zieht sich über 18 km bis zum Ziel bei Hitdorf. Wir tasten uns vorsichtig und rücksichtsvoll vorbei um die Segler in ihren Zweikämpfen möglichst nicht zu stören.



Heute machen wir in der Marina Düsseldorf fest. Erst mal ankommen und entspannen, bis alle Teile von uns wieder beieinander sind. Bei angenehmer Sommertemperatur (25°C) machen wir uns dann zu Fuß auf den Weg in die Altstadt. An diesem schönen

Pfingstwochenende wird hier mit rheinischer Fröhlichkeit gefeiert.

Uferpromenade und Altstadt sind gestopft voll Menschen. Immer wieder treffen wir auf Musik-Gruppen mit voll aufgedrehten Klangverstärkern. Das umstehende Volk bewegt sich extatisch zu den zwingenden Rhythmen. Wir versuchen dem Trubel zu entgehen, suchen ein gemütliches Lokal für ein leckeres Abendessen: unmöglich!

Irgendwann geben wir auf, kehren zurück an Bord zu Fischdose mit Brot.

### **So. 27.5.2012 Düsseldorf → Duisburg**

Das wird heute wieder ein sonniger, warmer Tag. Diese erste Woche ist wettermäßig kaum zu überbieten.

Heute wollen wir nur bis Duisburg. Stromab ist das eine Kleinigkeit. Daher sind wir nach nicht einmal 2 Stunden fest im Yachthafen Duisburg.

Mit der niederrheinischen Verwandtschaft wird telefonisch ein Treffen in Plasmolen (Holland) in einer Woche vereinbart.

Den Marsch durch die Stadt empfinden wir nach dem Trubel in Düsseldorf als reine Erholung. Hier ist alles schön ruhig; unserem angeschlagenen Seelenleben angepasst.

### **Mo. 28.5.2012 Duisburg → Rees**

Erstaunlich: ein Tag schöner als der andere. Trotz Pfingst-Montag können wir uns zum Tanken und Wasserbunkern verholen. Mit vollen Tanks geht es weiter bis zum Yachthafen des WSV-Xanten.

Mit der Fähre können wir nach Rees übersetzen und finden hier Apotheke und Supermarkt für den morgigen Einkauf.

Noch eine Kleinigkeit essen, dann kehren wir zurück an Bord zum Entspannen und Seele baumeln lassen.

## Di. 29.5.2012 Rees → Bijland Plas

Sollte das Wetter schlechter werden? Der Himmel ist am Morgen durchgehend grau; Hochnebel oder Wolken? Dazu ist es deutlich kühler.

Wir müssen unbedingt einkaufen. Das lange Pfingstwochenende und das Frustfressen haben tiefe Schneisen in unseren Proviant geschlagen. Um 10 Uhr soll uns die Fähre nach Rees bringen, aber ausgerechnet heute geht die Fähre nicht. Na dann bekommt der Handel am Zielhafen die Chance unsere Euros zu verdienen.

Die Sonne kommt durch und wärmt unsere klammen Knochen.

Hier am platten Niederrhein, kurz vor der holländischen Grenze, gibt es jede Menge Altrheinarme und Seen, die mit einem attraktiven Ankerplatz locken. Ich habe mir ohnehin eine Bearbeitung der Gangboards vorgenommen. Warum also nicht heute?

Spontan legt Liberty sich in die Kurve und tuckert in einen geräumigen See. Wir sind schon auf der holländischen Seite. Der Anker geht auf den Grund und die richtige Gastlandflagge kommt unter die Steuerbordsaling.

Das Wetter sieht nicht sehr stabil aus. Ich mache mich trotzdem gleich an die Arbeit. Der mittlere Wasserablauf bei den Gangboards war die ganze Zeit durch einen angepassten Holzpfropf verschlossen. Den will ich bei dieser Gelegenheit entfernen. Das war auch dringend nötig, denn das Holz war schon fast komplett durchgerottet.

## Mi. 30.5.2012 Bijland Plas → Nijmegen

Wir liegen lange im Bett, haben mit grauem, unfreundlichen Wetter gerechnet. Der Himmel hat aber schon viel blau. Die Sonne scheint, es wird schnell warm. Noch liegt der See ruhig, die Oberfläche glatt wie ein Spiegel.

Nach dem Frühstück kräuselt eine leichte Brise das Wasser. Es ist unglaublich friedlich. Wir sind das einzige Boot auf dem See. Ich muss mich zwingen, den Anker zu heben. Wir müssen dringend einkaufen: Brot ist alle!

Das laute Klackern der Ankerwinde zerreißt die verwunschene Stille, der Zauber ist dahin.

Der Rhein hat den Namen gewechselt, heißt jetzt Wal.



Bis Nijmegen ist es nicht weit, aber ausgerechnet vor dem Hafen ist viel Verkehr und wir verpassen die Einfahrt. Na schön, dann nehmen wir den 2. Hafen. Hier ist aber kein Platz für Sportboote. Wir müssen stromauf zurück zu der verpassten Hafeneinfahrt.

So früh am Tag ist hier noch viel Platz. Unsere Liegeberechtigung können wir an einem Ticket-Automaten ziehen. Dann geht es zum Einkaufen in die Stadt.

Die Fußgängerzone ist gleich gegenüber dem Hafen. Wir sind ganz eindeutig in Holland: großzügig, sauber, viele Geschäfte, lebhafter Fußgängerverkehr. Nur eine Apotheke haben wir erstaunlicherweise noch nicht gefunden.

In der Nähe ist der Anleger vom Pannekoken-Boot. Tarja freut sich schon auf die legendären Pfannkuchen. Das Boot ist aber nicht an seinem Stammpplatz und es bleibt auch weiterhin verschwunden.

### **3 Die Maas**

#### **Do. 31.5.2012 Nijmegen → Gennepe**

Der Morgen ist trüb. Es sieht auch so aus, als ob es in der Nacht geregnet hat. Die hiesigen Enten sind sehr frech und unerschrocken. Trotz unserer Entenabwehr-Relling haben sie die Badeplattform erobert. Ihre rückseitige Hinterlassenschaft haben sie sich aber verkniffen. Na, mehr wollen wir doch nicht.

Wir brauchen noch frisches Geld und ein Mitbringsel für Markus, denn der angepeilte Besuch der Familie steht an. Dann geht es wieder auf die Piste. Nach Schleuse und Kanal kommen wir auf die Maas. Gleich danach folgt das Seengebiet von Moker-Plas. Das wäre eigentlich etwas für uns, aber für den Besuch der Familie brauchen wir eine vernünftige Anfahrt und einen gut erreichbaren Liegeplatz. Beides finden wir in Gennepe. Wir melden uns gleich für 2 Tage an.

#### **Fr. 1.6.2012 Gennepe (Hafentag)**

Es sieht freundlich aus aber deutlich kühler. Ich radle schnell in die Stadt, um Kuchen für die Kaffeetafel zu kaufen. Den wollen wir als Gastgeschenk mitbringen. Außerdem muss ich mich noch nach einem Restaurant für das Treffen mit Heinz und Mia umsehen.

Gabi holt uns mit dem Auto im Hafen ab. Überraschend kommen auch Heinz und Mia dazu: es wird ein Familientreffen.

Gabi hat auch ein köstliches Abendessen vorbereitet. Was als kleine Kaffeerrunde geplant war, zieht sich bis in den späten Abend hin.

Heinz hat wieder viel Proviant für uns mitgebracht. Der Kühlschrank kann die unverhofften Mengen kaum fassen.

#### **Sa. 2.6.2012 Gennepe → Venlo**

Der freundliche, sonnige Morgen hilft uns aus dem warmen Bett. Die Nacht war kalt. Ohne Zusatzdecke wäre es eine Zitterpartie gewesen.

Die kleinen Wölkchen am Himmel sind mir auch etwas zu dunkel. Ich traue dem Versprechen des Wettergottes nicht.

Bis Venlo müssen wir die Maas stromauf. Überraschend kommt die Schleuse Sambeck. Wir fahren ohne Wartezeit in die Kammer. Kurz darauf kommt ein großer Frachter, der sich überraschend hinter uns legt. Das ist uns noch nie passiert; geht wohl nur in Holland.

Wir fahren weiter ganz gemütlich stromauf. Wir sind sehr gut in der Zeit, sollten frühzeitig in Venlo sein. Der Hafen hat auch noch viel Platz, daher gehen wir weiter bis zum zentraler gelegenen Stadthafen.



Dieser vormals etwas heruntergekommene Hafen ist nun total umgebaut und sehr ordentlich. Tarja erkennt ihn nicht wieder und behauptet steif und fest, noch nie hier gewesen zu sein.

Die Stadt ist festlich geschmückt. Zwei riesige Figuren (3-4 Meter hoch) vor dem Rathaus spielen dabei eine Hauptrolle.



Die Holländer sind sehr locker. Auf der neuen Brücke, die den Hafen überspannt, hat sich eine Festgesellschaft niedergelassen. Aus dem Nichts tauchen Tische und Bänke auf. Die Musik (dezent) wird selbst gemacht. Alle sind lustig und guter Dinge.

Wir wissen immer noch nicht, was eigentlich gefeiert wird. Um 22 Uhr wird zum Aufbruch geblasen. Alles packt mit an: um 22:10 Uhr ist die Brücke leer. Dieses Fest stand unter einem guten Stern. Der ganze Tag war sonnig mit angenehmen Temperaturen.

### **So. 3.6.2012 Venlo → Roermond**

Es regnet, ist kalt (um 10°C) und sehr ungemütlich. Der Wetterbericht verspricht erst für Dienstag eine Besserung. Wir wollen trotzdem weiter.

Zwei Schleusen, dann kommt Roermond. An dem Anleger in der Stadtmitte können wir nicht über Nacht bleiben. Es gibt noch einen kleinen Hafen, der aber für uns keinen Platz hat. So landen wir in der riesigen Marina. Das ist eigentlich nicht unser Ding: unpersönlich, ohne Atmosphäre. Mit dem Liegeplatz sind wir jedoch noch ganz zufrieden: nahe an der Stadt und nahe den sanitären Einrichtungen.

Es bleibt heute bei 10°C. Dazu jagende Wolken, Wind und Regen; ein Scheißwetter. Dick eingepackt kreuzen wir kurz durch die Stadt. Es ist aber so ungemütlich, dass wir bald wieder an Bord zurück sind. Es ist Kirmes im Ort. Wir haben unterm abgesenkten Regenschirm nur kurz hochgeblickt. Das ist ein Ausfalltag für die Schausteller.

### **Mo. 4.6.2012 Roermond → Maasbracht**

Regen, tiefgrau, gar nicht motivierend. Heute soll es aber wärmer werden. Noch trauen wir dem Braten nicht. Im dicksten Winterpäckchen warten wir auf eine Regenpause. Bei dem Sauwetter nehmen wir uns nicht viel vor. Maasbracht ist nicht weit, nur 1 Schleuse.

Es wird tatsächlich etwas wärmer. Am Nachmittag erreichen wir einen Spitzenwert von 17 °C. Regen und Wind verderben den Spaß. Mit nassen Hosenbeinen geben wir schließlich auf, kehren zurück in unser gemütliches Heim.

Trotz eifrigen Suchens haben wir niemanden gefunden, der sich für unser Hafengeld interessiert.

## Di. 5.6.2012 Maasbracht → Maastricht

Die Sonne scheint, der Himmel ist wolkenlos. Was für eine Wohltat nach dem anhaltenden Regen der letzten Tage.

Die Nacht war dafür richtig kalt. Wir haben zur Zusatzdecke Pullover und Plüschhose überstreifen müssen.

Es dauert nicht lange, dann wird das makellose Himmelsblau wieder von Wolken abgedeckt. Der Wind, unser ständiger Begleiter seit Tagen, legt zu. Eigentlich müssen wir mal wieder tanken, aber die Bunkerstation bei Maasbracht ist von einem Frachter belegt. Das kann dauern.



Wir kommen in bergiges Land. Die zwei Schleusen heute, heben uns 23,5 Meter.

In Maastricht können wir an der Bunkerstation tanken. Dann legen wir uns an den zur Pier verlängerten Brückensockel im Strom.

Heute bleibt es trocken. So können wir unbeschirmt durch die Stadt bummeln. Bei dem kräftigen Wind mit Spitzentemperatur von 18°C trotzdem kein reines Vergnügen.

## Mi. 6.6.2012 Maastricht (Hafentag)

Es regnet und regnet. Von dem Wetter wollen wir uns mal einen Tag erholen. Tarja braucht neue Schuhe; die alten zeigen Auflösungserscheinungen. Kein Wunder, sie sind nahezu ständig nass.

Dietrich will sich daheim um unseren Heizölnachschub kümmern. Daher muss ich noch ein Internetcafe finden, um sein strapaziertes Konto auszugleichen. Am frühen Nachmittag wird das Wetter besser. Kein Regen; sogar die Sonne lässt sich zeitweise blicken. Mir machen einen langen Spaziergang durch die Stadt, immer auf der Suche nach passenden Schuhen. Mindestens 30 der 100 Schuhläden haben wir abgeklappert. Bei mir macht sich Verzweiflung breit. Dann werden wir doch noch fündig.

Nebenbei haben wir von dem mittelalterlichen Teil dieser interessanten Stadt auch noch etwas gesehen. Kleine Gassen und moderne Einkaufsstraßen konkurrieren miteinander. Wie wir das von Holland kennen, sind die Fußgängerzonen sehr belebt.

## Do. 7.6.2012 Maastricht → Liège

Schon am frühen Morgen erreichen wir die Spitzentemperaturen der vergangenen Tage. Es ist wirklich überraschend warm. Der Himmel ist leider grau.

An der belgischen Grenze wechseln wir die Gastlandflagge. Die Schleuse Ternaaien ist schon belgisch. Der Funkverkehr geht noch in Deutsch, wenn auch schon etwas holperig.

Wider Erwarten müssen wir für die Einreise keine Gebühren zahlen. Noch bei unserm letzten Besuch wurde in der ersten Schleuse des Landes ein lächerlicher Bürokratismus entfesselt: alle Daten von Schiff und Reiseroute wurden akribisch aufgenommen und in einem umfangreichen Formular ausgedruckt. Dieses Formular musste an allen passierten Schleusen in Belgien abgestempelt werden. Dafür war der ungeheuerliche Gesamtbetrag von 1,05 € zu entrichten.

Diesmal bleibt der Amtsschimmel im Stall.

Während das Wetter laufend freundlicher wird, rücken Hügel, Felsen und Industrie allmählich näher an den Fluss. Auf dem Wasser und an Land herrscht reger Verkehr.

Die ersten Brücken von Liège tauchen auf. Von Holland sind wir noch gewohnt, alle Brücken schmuck und in frischer Farbe zu sehen. Das ist hier anders. Die Farben der Brücken (wenn überhaupt noch vorhanden) sind uralte und von Rost durchsetzt. Uns fällt auf, dass man sich auch die Kilometrierung für die



Schiffahrt erspart hat. Schon kurz nach Mittag sind wir fest in Liège. Den Bürokratismus der stark besetzten Capitanerie müssen wir auch diesmal wieder über uns ergehen lassen, obwohl die Liberty vom letzten Besuch eigentlich dem Computer bekannt sein sollte. Botanischer Garten und Altstadt sind in der Nähe. Die Altstadt wirkt schmutzig. Die meisten Kneipen sind dunkle

Löcher, in die wir uns nicht hineinwagen. Wir finden aber doch noch ein recht gemütliches Lokal, mit gutem Essen.

### **Fr. 8.6.2012 Liège → Huy**

Hell scheint die Sonne, es ist schon früh warm. Das macht Lust zum Aufstehen. Doch dann ziehen wieder Wolken mit Tempo über den Himmel.

Bei der Abrechnung der Hafengebühr wird mir ohne ein verblüfftes Stirnrunzeln eine horrendere Rechnung präsentiert. 168 € soll ich für die eine Nacht bezahlen. Ich bin dafür umso erstaunter, kann es nicht glauben und sehe mir die Rechnung etwas genauer an. Die Liberty ist mit 199 Meter Länge doch etwas zu großzügig klassifiziert. Na ja, das Missverständnis konnte schnell geklärt werden. Das Personal dieser Capitanerie scheint mir aber einige Nachhilfe nötig zu haben.

Der Wind legt laufend zu. Die Maas schlägt Wellen mit weißen Häubchen. An einer Pier liegt ein abgesoffener Frachter. Nur ein Teil der Brücke und der Mast sind noch über Wasser. Das passt in unser Bild von der Stadt, ebenso wie die dreckige Hüttenindustrie. Es qualmt und stinkt. Die Luft ist verpestet.

Wir sind etwas verspätet weggekommen. Alle, die vor uns den Hafen verlassen haben, treffen wir in der ersten Schleuse wieder. Die wartenden Yachten haben

schon in der Schleuse festgemacht, da taucht noch ein Frachter auf und will noch mit rein. Ich sehe gleich, dass es zu eng wird. Vor mir liegt der Frachter „Cindi“. Der ist mir schon einmal sehr unangenehm aufgefallen, hat noch reichlich Platz nach vorn und macht keine Anstalten etwas vorzuziehen. Kurzerhand verhole ich die Liberty vor seinen Bug. Jetzt passen alle rein. „Cindi“ hat ein Arschloch auf der Brücke und das zeigt sich auch wieder bei der Ausfahrt aus der Schleuse.

Heute ist Huy unser Hafen für die Nacht. Im Hafengebäude lassen wir uns als erstes aufklären, wie Huy ausgesprochen wird. Bis zum Städtchen ist es ein ordentlicher Fußmarsch. Wir haben trotzdem auf die Räder verzichtet.

### **Sa. 9.6.2012 Huy → Namur**

Der Himmel zeigt zwar viel Blau, aber die paar Wolken machen mir keinen guten Eindruck. Der Wind ist kräftig und kalt. Wir hüllen uns wieder ins Winterpäckchen.

In Namur soll heute das „Festival der Wallonie“ mit einem Konzert starten. Noch ist es ungewiss, ob wir unter diesen Umständen einen Liegeplatz finden. Zwei Schleusen heute.

Wir sind schon in den Ardennen. Die hoch aufragenden, schroffen Felsen kommen z.T. bis dicht an den Fluss.

Bei angenehmem Wetter wäre es ein Genuss, diese grandiose Landschaft zu durchfahren. Fast 100 Meter ragen die Felsen senkrecht in die Höhe. Platz findet nur eine schmale Straße direkt am Ufer entlang. Das Flusstal wird immer enger. Erst bei Namur hat die Maas wieder etwas mehr Platz.

Wie erwartet, sind die Liegeplätze schon belegt. Wir wollen anschließend auf dem Sambre weiterfahren und gehen von der Mündung 300 Meter stromauf.

Hier sind zwar keine offiziellen Möglichkeiten zum Festmachen, aber die Leitplanke am Flussufer und ein Straßenschild werden kurzerhand zu Pollern



erklärt. Wir sind das einzige Boot im Sambre und verstoßen sicherlich gegen einige Regeln, scheint aber niemanden zu stören. Nur die Namurette-Bötchen fahren extra dicht an der Liberty vorbei, damit es auch ordentlich schaukelt. Ab 18 Uhr ist aber Feierabend und für uns kehrt Ruhe ein. Die Namurettes sind kleine, offene Fährboote, welche Einheimische und Touristen zu den verschiedenen

Anlegestellen in der Stadt bringen.

Namur ist eine hübsche Stadt. Heute ist viel Volk unterwegs. Wir sehen auch einige Gruppen mit phantasievollen Verkleidungen. Sonst haben wir nichts bemerkt vom „Festival de la musique“

## **4 Sambre und die Kanäle**

## So. 10.6.2012 Namur → Charleroi

Die Nacht war ruhig, ohne Schwell. Auch die Sonne lacht an diesem ruhigen Sonntag-Morgen. Wir sind motiviert, wollen bald weiter, den Sambre hinauf, bevor uns die Namurettes wieder mit Schwell versorgen. An Deck nimmt uns der schneidende Wind viel von unserem Elan. Trotzdem können wir die sonntägliche Ruhe noch genießen.

Plötzlich ziehen sehr schnell Wolken auf. Der schöne Schein ist vorbei.

Schon kurz nach dem Start treffen wir auf die erste Schleuse. Nichts tut sich. Probeweise präsentieren wir die Liberty direkt vor dem Tor in voller Schönheit. Da, endlich bewegt sich was. Wir können weiter.

7 Schleusen haben wir heute auf dem Programm. Das Wetter wird immer trüber, aber es bleibt trocken. Überall herrscht sonntägliche Ruhe. Alle Frachter liegen still. Sind wir etwa ganz alleine unterwegs?

Nein, doch nicht, aber den ganzen Tag über begegnen uns nur 2 Yachten.

In der Schleuse Auvélais trifft uns doch noch der belgische Bürokratismus.

Außerdem wird uns eröffnet, dass der geplante Weg nach Frankreich gesperrt



ist. Wir müssen uns auf einen Umweg einstellen. Nach mehr als 6 Stunden haben wir genug für heute. Charleroi ist eine Industriestadt. Trotz Sonntag empfängt uns Krach, Gestank, Lärm und nirgendwo ein Platz zum Anlegen. Erst in den Randgebieten der Stadt finden wir eine passable Liegestelle.

Neugierig streifen wir durch ein heruntergekommenes Viertel. So eine dreckige, hässliche Stadt haben wir noch nicht gesehen. Der Dreck in Ecken und Hauseingängen ist Monate, wenn nicht Jahre alt und wahrscheinlich toxisch. Trotzdem kann sich etwas Grün durchsetzen.

## Mo. 11.6.2012 Charleroi → Mons

In der Nacht hat es geregnet. Der Morgen ist durchgehend grau, gar nicht angenehm. Bald regnet es auch wieder. 15°C Außentemperatur, bis zum Abend werden wir maximal 18 °C erleben.

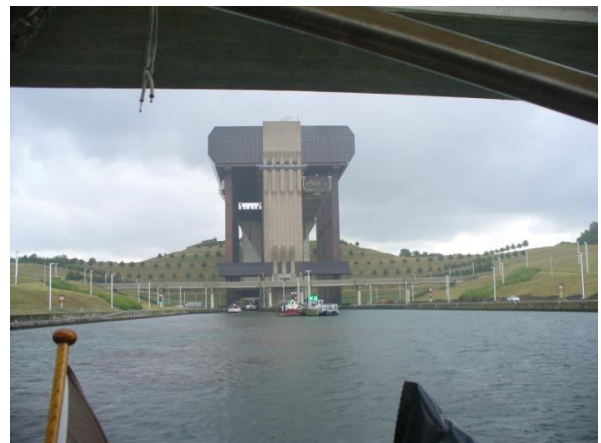
Wir müssen ein paar Kilometer zurück durch lebhaften Verkehr und Ladetätigkeit, denn die geplante Weiterfahrt über den Sambre ist uns versperrt. Weiter geht's auf dem Canal Brucelles.

Gestern hatten wir den Fluss und die Schleusen für uns alleine. Das wird heute anders. Schon an der ersten Schleuse gibt es Verständigungsschwierigkeiten; mein Französisch ist einfach zu stümperhaft. Dann kommt der Frachter „Sandra“ und wir hängen uns einfach dran. 3 Schleusen geht alles gut. Dann winkt „Sandra“ uns vorbei, sie biegt ab Richtung Brüssel. Wir müssen weiter in den Canal du Centre a gr. gabarit



Als nächstes kommen wir zu dem Schiffsaufzug bei Strepv-Thien. Das ist ein gewaltiges Ding. Wir können uns kaum auf diese neue Herausforderung einstellen, schon sind wir an der Reihe. Hinter dem Frachter „Mikemo“ passen wir noch in die Wanne und schon geht es abwärts. Volle 73

Meter zu Tal. Der Blick auf die tief unter uns liegende Landschaft ist packend. Alles was wir uns mühsam in vielen Schleusen zu Berg erkämpft haben, ist mit einem Rutsch dahin.



Auch der Blick zurück, auf diese gewaltige Rampe ist beeindruckend. „Mikemo“ bringt uns auch noch durch die nächste Schleuse. In der letzten Schleuse vor Mons passen wir nicht mit rein; warten. Mons ist unser Tagesziel. Es reicht auch, denn unsere Standard-Fahrzeit haben wir schon längst überschritten. Der Hafen ist enttäuschend: sehr teuer, sehr niedriger Besucher-Steg, unfreundliches Personal. Ich glaube, man will uns hier eigentlich nicht. Im Boot gibt es einiges zu tun. Daher fällt unser üblicher Stadtrundgang aus. Der Hafen ist ohnehin „auf der grünen Wiese“, das Umfeld besteht nur aus Gegend.

## **Di. 12.6.2012 Mons → Antoing**

Kalt, trüb, windig. Seit Tagen schlafen wir mit Zusatzdecke, und das mitten im Sommer. Dazu der oft heftige Wind. Wir haben eindeutig eine Schlechtwetterphase erwischt. Hoffentlich wird es noch mal Sommer.

Wir machen uns wieder auf den Weg, obwohl ich immer noch nicht weiß, wie wir nach Frankreich hinein kommen. Einige Wege sind uns versperrt; wir haben keine Vignette. Die Sprachbarriere scheint unüberwindlich. Mein gerade erst mühsam antrainiertes französisch erweist sich als zu stümperhaft und wir erwischen niemanden, der mit uns englisch sprechen will. Deutsche Bootsreisende begegnen uns auch nicht. Haben wir eine unglückliche Route gewählt? Eigentlich sollten wir hier ja auch gar nicht sein, aber die Einreise nach Frankreich über den Sambre wurde uns ja verwehrt.

Beim Ablegen kommt gerade ein sehr langsamer Frachter, aber den schaffen wir nicht mehr vor dem Kanal. Netterweise winkt er uns vorbei, wir haben freie Fahrt. Ein ordentliches Kanalstück ohne Schleusen, niemand drängelt, keiner hält uns auf, eine entspannte Fahrt. Erst am frühen Nachmittag kommen wir doch noch zu einer Schleuse, müssen aber lange auf ein Berufsschiff warten. Endlich taucht „Moonraker“ auf. Wir dürfen mit rein. Es ist sehr eng, ich habe große Bedenken. Moonraker ist aber sehr zart zur Liberty, alles geht gut. Trotzdem reicht es uns, denn in der nächsten Schleuse haben beide Skipper ja wieder den gleichen Stress. Das will ich dem Skipper von Moonraker nicht noch einmal antun. Bei der nächsten auftauchenden Liegestelle machen wir Schluss. Hier komme ich mit einem netten Belgier ins Gespräch. Wir können uns sogar in Deutsch unterhalten. Ich bekomme den Rat, einfach nach Frankreich hinein zu fahren, an den Schleusen die fehlende Vignette zu bekennen und diese Berechtigung für Frankreich bei der ersten Gelegenheit zu kaufen. Noch eine Schleuse, dann kommt der Abzweig in die Schelde und die Grenze zu Frankreich. Die erste VNF-Station ist Valenciennes (nach 4 Schleusen). Wenn man uns ohne Vignette nicht durchlässt, müssen wir zurück und einen anderen Weg finden.

## **13.6.2012 Antoing → Fresnes**

Kalt, nass, windig! Ob das nun täglich so weiter geht? Fast haben wir uns schon daran gewöhnt.

Hinter unserer hoffentlich letzten Schleuse in Belgien soll es noch eine Tankstelle geben. Letzte Chance auf preiswerten belgischen Diesel. Es empfiehlt sich ohnehin, jede Möglichkeit zum Tanken zu nutzen.

Bootstankstellen werden immer seltener, dagegen die Schlepperei mit den Kanistern immer mühseliger.



Schließlich biegen wir doch noch ein in die Schelde. An der Grenze wechseln wir die Gastlandflagge und hoffen darauf, dass die Franzosen uns nicht gleich wieder rausschmeißen. Plötzlich ist der Fluss über die gesamte Breite gefüllt mit Treibholz und

Unrat. Ausweichen kann man dieser geballten Ladung nicht. Wir steuern die Liberty vorsichtig mitten durch. Über 2 km geht das so. Dann ist schlagartig wieder alles normal. Was kann da nur passiert sein?

Dann kommt die erste französische Schleuse. Das Tor steht zwar offen, aber die Signallichter sagen: „Schleuse gesperrt“. Das erzählt man mir auch über Funk. Erst am Samstag soll es weitergehen. Wir brüten eine Weile über Alternativen. Die kosten aber noch mehr Zeit und Sprit dazu. Also suchen wir uns einen Platz zum Bleiben. Schön ist es nicht hier und komfortabel ist der Liegeplatz auch nicht.

Kaum sind wir ordentlich fest, da schleicht ein Frachter an uns vorbei. Wo will der den hin? Nach einer Weile (der Frachter kommt nicht zurück) will ich neugierig nachsehen, wo er denn festgemacht hat, sehe ich, dass der Kahn geschleust wird. Habe ich da wieder etwas missverstanden?

Ich bin alarmiert, denn dieser Liegeplatz ist nur etwas für den Notfall. Bald kommt wieder ein Frachter. Diesmal schließen wir uns einfach an. In der Schleuse werden unsere Einreiseformalitäten abgewickelt. Die Vignette können wir in einer Schleuse vor Valenciennes kaufen. Geht doch!

Der folgende Ort hat eine kommunale Liegestelle. Hier liegt schon ein kleiner Flusskreuzfahrer. Für die Liberty ist aber noch Platz. Wir legen uns dazu. Hier erfahre ich nun, dass wir für die nächsten Tage fest sitzen. Zum Glück an einem richtigen Anleger mit einem Städtchen und Supermarkt ganz in der Nähe.

#### **14.6.2012 Fresnes (Zwangspause)**

Ganz große Überraschung: nach dem tagelangen Regenwetter zeigt sich der Himmel heute in makellosem Blau. Die Sonne wärmt unsere steifen Glieder. Da sonst nichts weiter zu tun ist, habe ich mich an die Bootswäsche von außen gemacht während Tarja unter Deck mit Staubsauger und Lappen werkelt. Nach ein paar Stunden strahlt die Liberty außen und innen in der hellen Sonne. Sogar die Fender sind wieder sauber.

Die zur Freizeitjacht umgebaute Peniche „diogène“ hinter uns ist mindestens 35 Meter lang. Sie wird nur von einem Rentnerpaar gefahren und ist tadellos in Ordnung. Das ist durchaus nicht selbstverständlich für ein französisches Boot.



Seit 2 Tagen fahren nun Frachter in Richtung Valenciennes. Dort staut sich alles, denn es geht nicht weiter. Seit heute bleiben die Berufsschiffe vor der Schleuse Fresnes und bilden dort schon Päckchen.

Auch wir rechnen ständig damit, eine Yacht als „Außenpäckchen begrüßen zu müssen, denn die kleine kommunale Liegestelle ist mit den 2 Booten schon voll. Freizeitskipper scheinen auf dieser Route aber selten zu sein, wir bleiben ungeschoren.

Das Städtchen Fresnes ist überraschend groß und verwöhnt uns mit einem großen Schlosspark: ideal zum gemütlichen Spazieren.

Erst am Abend wird der Himmel grau. Bald regnet es wieder.

### **Fr. 15.6.2012 Fresnes → Denai**

Es regnet, schon die ganze Nacht. Es sieht nicht nach Besserung aus. Wir haben uns auf einen faulen Tag mit viel Lesen eingestellt, denn erst morgen soll die Blockade gelöst werden.

Dann hört der Regen doch noch auf und plötzlich kommen einige Frachter aus der Gegenrichtung. Das kann nur eines heißen: die blockierende Schleuse ist wieder in Betrieb!

Diogéne und alle anderen Frachter geraten in Bewegung. Ich muss noch frisches Brot einkaufen, bevor wir auch starten.

Beim Ablegen geraten wir in extrem dichten Bewuchs. Liberty will nicht mehr. Das ist ganz ungewöhnlich bei ihr, lässt mich an ernsthafte Probleme denken. Mühsam krebse ich zurück an den alten Liegeplatz. Wieder mal kommt der Neopren-Anzug zum Einsatz, denn mit nackter Haut ist es mir zu kalt. Es dauert eine Weile, bis ich das zähe Geknäule von Welle und Propeller losgesäbelt habe. Vor dem 2. Startversuch hülle ich mich bibbernd in Trockenes, Warmes. Inzwischen ist alles, was noch hinter uns lag, schon weit voraus. Ich kann mir vorstellen, wie es vor der nächsten Schleuse aussieht, wenn plötzlich der ganze aufgestaute Pulk weiter will. Als Freizeityacht rechne ich mir eigentlich nur geringe Chancen aus, es sei denn, es ist gerade noch ein Stückchen Schleusenplatz für die Liberty frei.

Wie erwartet, finden wir hier Diogéne und die übrigen Frachter in Wartestellung vor der Schleuse. Alle versuchen, sich unter Einsatz der Maschine möglichst ohne Kollision im Fahrwasser zu halten. Ich steuere die Liberty vorsichtig an den Wartenden vorbei bis ganz nach vorn. Gerade fährt MS NORDICA ein in die Schleuse, Der nächste Frachter passt nicht mehr rein, aber für Liberty ist noch ausreichend Platz; Glück gehabt!

Wir bleiben dran an NORDICA und kommen so durch die nächsten Schleusen. Bei einer dieser Schleusen wurden neue Tore eingesetzt. Das hat wohl überraschend gut geklappt: die Arbeiten waren einen vollen Tag vor der kalkulierten Zeit beendet.

Erst hinter der Schleuse Valenciennes bekommen wir unsere Vignette. Ab sofort sind wir legal in Frankreich. In Denai machen wir Schluss für heute. Diogéne kommt erst später, fährt aber weiter. Das Rentnerpaar hat Nehmerqualitäten. Bei uns reicht es nur noch zu einem Spaziergang durch den wirklich schönen Parc Emile Zola. Die Stadt ist uns zu weit weg, muss auf unseren Besuch verzichten.

### **Sa. 16.6.2012 Denai → Cambrai**

Grau, windig aber noch trocken und relativ warm. Damit müssen wir zufrieden sein.

Nach dem Ablegen klingt der Motor seltsam. Ein Blick auf den (nicht vorhandenen) Kühlwasserstrahl bestätigt meinen Verdacht: kein Kühlwasser. Gleich wieder anlegen. Gestern habe ich vorsorglich den Kühlwasserfilter gereinigt. Das war also doch nicht ordentlich genug. Wenn der Filterdeckel nicht luftdicht verschlossen ist, kann die Kühlwasserpumpe kein Seewasser ansaugen.

Das Problem ist schnell behoben. Es kommt wieder Wasser; der Impeller der Pumpe hat also den kurzen Trockenlauf überlebt.

Nur noch eine Schleuse, dann werden Kanal und Schleusen enger.

Berufsschiffahrt ist hier kaum noch zu erwarten.

Bei der ersten kleinen Schleuse melden wir uns mittels Schalter an, der mit einem langen Schlauch über dem Kanal aufgehängt ist. Einmal kurz ziehen an dem baumelndem Schlauch und die Schleuse öffnet sich für uns. In der Schleuse wird der Sender, für die folgenden Automatik-Schleusen, in einer Klappe für uns bereitgestellt. Alles geht vollautomatisch.

Wir fahren alleine, ohne Stress durch eine abwechslungsreiche Landschaft. Ohne Wind, mit etwas mehr Sonne und Wärme wäre es eine wundervolle Fahrt. Die Schleusen hier haben stabile Rohre in die Wände eingelassen, an denen



die Festmacher rauf und runter gleiten. So macht das Schleusen Spaß.

Im Cambrai soll Schluss sein für heute. Im Hafen ist kein Platz mehr. Hinter der Schleuse sind wir jedoch an einer Liegestelle vorbei gekommen. Dahin gehen wir jetzt zurück.

Cambrai ist eine größere, lebhaftere Stadt. Sie macht einen guten Eindruck auf uns. Alles ist sauber und ordentlich.

Später sehe ich mir den

Impeller der Seewasserpumpe an. Seine Flügel zeigen keine Schwachstellen, also bleibt er drin!

### **So. 17.6.2012 Cambrai → Vendhuile**

Der frühe Sonntag-Morgen präsentiert sich makellos aber kühl. An Deck verdirbt der frische Wind unseren morgendlichen Elan. Wir entdecken auch die ersten Wolken am Horizont. Nur wenig später haben wir wieder die alten Verhältnisse. Heute wird es aber durchweg wärmer und der Himmel hat Wolkenlücken.

Der neue Wasserweg nach Paris bietet uns auch ein neues Abenteuer: den Tunnel von Riqueval. Der ist mit 5,7 km besonders lang und darf von Schiffen bzw. Sportbooten nicht alleine befahren werden. Es wird ein Konvoi

zusammengestellt, der von einem Elektroschlepper durch den Kanal gezogen wird. Wir freuen uns schon auf diese neue Herausforderung.

Zunächst müssen wir aber die Schelde verlassen und im Canal de St. Quentin mit 17 Schleusen 38 Meter hoch bis auf die Scheitellage klettern.

Die Schleusenbrücken erfüllen hier nicht überall die Durchfahrthöhe von 3,5 Metern, das Bimini muss gelegt werden.

Unterwegs treffen wir auf 2 holländische Yachten. Die bewältigen die Schleusen mit einer besonders zeitsparenden Art: fest gemacht wird nur mit der Achterleine, dann wird das einströmende Wasser mit Propellerschub ausgeglichen. Das geht auch problemlos, weil die Leinen durch den geringen Hub der Schleusen nicht umgehängt werden müssen. Wir schließen uns an und übernehmen auch diese effektive Methode.

Auf halber Strecke werden wir für den morgigen Tunnelkonvoi eingeplant. Die Holländer bleiben zurück. Wir fahren durch eine hübsche, ländliche Gegend, ungestört nach unserem eigenen Rhythmus. Die Sonne hat sich wieder mehr Platz geschaffen, wir haben sogar Temperaturen über 20 Grad.

In der letzten Schleuse bekommen wir erst grünes Licht für die Weiterreise, nachdem wir den Sender für die Fernbedienung im Briefkasten deponiert haben.



Es ist nicht mehr weit bis zur Wartestelle für den Konvoi. Diogéne haben wir wieder eingeholt. Davor liegt eine weitere zur Yacht umgebaute Peniche und ein noch größeres Schiff. Wir warten gemeinsam auf den morgigen Konvoi. Wenn es bei den vier Booten

bleibt, kann ja wohl nicht viel passieren.

Der Elektroschlepper wird von einer Oberleitung versorgt und zieht sich an einer Kette auf dem Kanalgrund vorwärts. Dabei erreicht er eine Geschwindigkeit von 2,8 km/h. Die Tunnelfahrt wird also 2 Stunden dauern. Wir planen, uns mit Kaffee und Plätzchen, entspannt auf dem Achterdeck sitzend, durch die Röhre ziehen zu lassen.

## **5 Der Tunnel von Rigueval**

**Mo. 18.6.2012 Vendhuiles → St. Quentin**

In der Nacht Gewitter, Wind, Regen. Erst am Morgen beruhigt sich das Wetter. Um 9 Uhr soll es losgehen. Schon um 8 Uhr treffen sich die 4 Skipper am Kanalufer. Alle sind ein wenig aufgeregt. Die 3 großen Yachten sortieren sich

schon mal nach der Größe. Liberty kommt zuletzt. Dann tauchen überraschend noch die 2 holländischen Yachten von gestern auf. Sie wollen auch noch mit.

Pünktlich um 9 Uhr geht es los. Jeder Skipper übergibt seinem Vordermann 20 Meter lange Leinen, die über Kreuz am Heck des Vordermannes festgemacht werden. Ich bin überrascht, wie schnell und routiniert das Tunnelpersonal den Konvoi unter Kontrolle hat. Es wird noch geprüft, ob sich alle Boote losgemacht haben und dann zieht der Schlepper an.

Der Eingang des Tunnels liegt noch etwa 200 Meter vor uns. Der gesamte Konvoi hat eine Länge von gut 200 Meter.

Es geht im Kriechgang los. Bei der Geschwindigkeit ist das Ruder wirkungslos. Mir fällt auf, dass Liberty sich nur sehr zögernd vom Ufer löst und lange mit der Steuerbord-Seite an der Böschung entlang schleift. Ein Blick zurück zeigt mir auch warum. Die Holländer hinter uns ziehen sich mit der Kreuzleine (die an unserer BB-Seite endet) vom Ufer frei. Damit wird aber unser Heck gegen die Kanalböschung gedrückt. Der ganze lange Verbund beginnt hin und her zu schwänzeln. Ganz langsam zwar, aber unbeeinflussbar. Meine Kurbelversuche am Steuer sind absolut nutzlos. Wir werden gnadenlos in die Tunnelöffnung gezerrt.

Der Tunnel hat an unserer BB-Seite einen Treidelpfad. Auf der Seite kann uns die halbrunde Tunneldecke nicht gefährlich werden. Die Tunneldecke ist nur auf den ersten 50 Metern glatt ausgemauert. Danach gibt es nur noch rohen, sehr

unregelmäßigen Fels.

Das Schiff vor uns ist zwar lang, aber flach und schmal gebaut. Es kann daher der gewölbten Tunnelwand unbeschadet recht nahe kommen und schwänzelt langsam hin und her. Für den Rest der Schlange wirkt sich das immer schlimmer aus. Es dauert

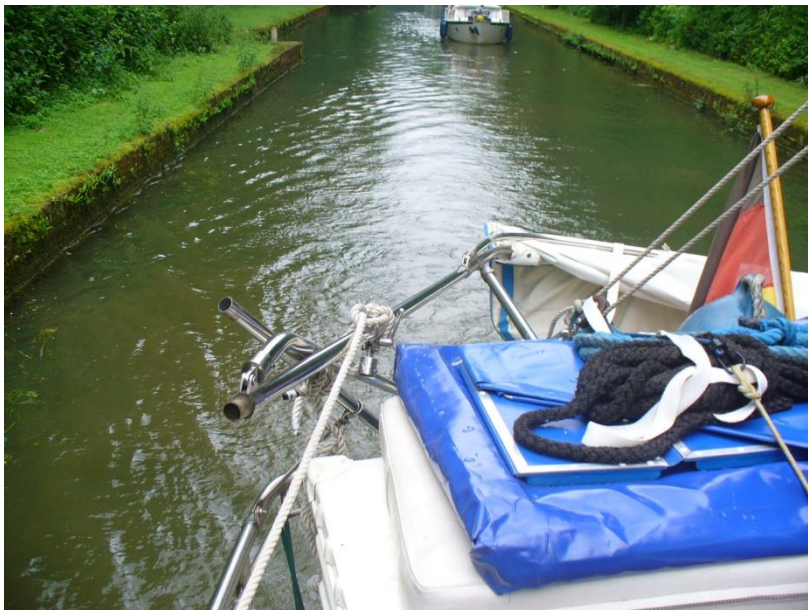


nicht lange, bis zum ersten brutalen Kontakt mit der Tunnelwand. Das kratzende Krachen ist mir immer noch im Ohr. Unaufhaltsam wird die arme Liberty an der zerklüfteten Tunneldecke entlang geschleift, kann sich sekundenlang nicht lösen. Das Bimini-Gestänge (obwohl gelegt und auf niedrigste Position abgesenkt) kriegt das Meiste ab. Es wird an Steuerbord auseinandergerissen. Sogar der erweiterte Windschirm wird aus seinem Lager gerissen und die Reling scheuert an den scharfkantigen Brocken. Verzweifelt schreie ich unserem Vordermann zu, er soll sich weiter an Backbord halten, aber der ist ebenfalls hilflos. Ich starte den Motor, obwohl der in dem langen Tunnel nicht benutzt werden darf, und versuche, mit hart Ruder und

Schraubenstrom weitere Kollisionen zu verhindern. Tarja versucht derweil verzweifelt, nach meinen Anweisungen vom Ruder aus, den Bug der Liberty durch zerran an den Kreuzleinen aus dem Schwänzelrhythmus zu bringen. Sie ist damit schon bald kräftemäßig überfordert. Ich erkenne schnell, dass meine Kurbelei am Steuer wenig sinnvoll ist, und ich besser die effektivere Leinenarbeit am Bug übernehmen sollte. Also: Ruder mittschiffs, Motor aus und nach vorn.

Hier ziehe ich nun für die restlichen 4-5 Tunnelkilometer mit äußerster Anstrengung an der entsprechenden Leine, jedes Mal wenn der Vordermann zur gefährlichen Steuerbordseite schwänzelt. Damit ziehe ich nicht nur die Liberty, sondern auch die 2 nachfolgenden Boote aus der Gefahrenzone. Schon bald zittern mir Arme und Beine. In den Ruhephasen muss ich mich aufrichten, um den Rücken zu entspannen. Niemand kann mich ablösen. Es muss einfach durchgestanden werden. Es dauert endlos, bis der Tunnelausgang ein Ende der Tortur ankündigt. Unsere gemütliche Kaffee-Fahrt auf dem Achterdeck hat sich als angstvolle, kräftezehrende Anstrengung entpuppt. Endlich ist dieser Horrortunnel geschafft. Wir werden abgekuppelt. Jedes Boot sammelt seine Leinen ein. Mit eigenem Motor geht es weiter zum nächsten Tunnel. In meinem Frust rufe ich dem Personal im Vorbeifahren zu, was für ein scheiß System das hier ist. Sie haben mein Deutsch vermutlich nicht verstanden.

Der 2. Tunnel ist nur etwas über 1 km lang. Mit dem eigenen Motor geht das



problemlos. Bei der nachfolgenden Liegestelle legen wir erst mal an, um Libertys Wunden zu lecken. Ich mache mich voll Zorn und Frust an die Reparaturarbeiten. Zum Glück ist es nicht so schlimm wie befürchtet. Das Bimini-Gestänge wurde an einer Steckverbindung

auseinandergerissen und konnte dadurch zur Seite geschoben werden. Der Schaden hält sich in Grenzen. Der Handlauf der Reling hat einige hässliche Kratzer, der lädierte Windschirm lässt sich wieder richten. Bald steht auch das Bimini wieder.

Es ist noch früh, wir wollen weiter bis St. Quentin aber durch unsere Reparaturpause ist nun kein Personal mehr da, uns die Fernbedienung für die nächsten Schleusen auszuhändigen, denn der nächste Konvoi wird erst am Nachmittag erwartet. Es dauert endlos, bis endlich der richtige Ansprechpartner gefunden ist.

Die restlichen 5 Schleusen bis St. Quentin können wir daher alleine und ungestört hinter uns bringen.

Heute läuft nichts mehr. Wir versuchen, unser angeschlagenes Seelenleben wieder ins Gleichgewicht zu bringen.

### **Di. 19.6.2012 St. Quentin → Chauny**

Der Morgen ist strahlend schön. Nach dem langen Tag gestern, beladen mit viel Ärger und Verdruss, möchten wir uns eigentlich einen Ruhetag gönnen. Der Hafen hat aber kein Personal mehr. Strom, Wasser, Duschen, nichts davon steht uns zur Verfügung. Außerdem lärmt die nahe Autobahn. Wir werden also doch weiter ziehen. Bis zum geplanten Übernachtungshafen liegen 13 Schleusen vor uns. Die garantierte Durchfahrthöhe von 3,5 Metern wird nicht immer eingehalten. Das Bimini muss gelegt werden. Unterwegs holen wir auch noch einen Frachter ein (obwohl wir hier nicht mehr mit Berufsschiffahrt gerechnet haben). Der ist jetzt für unsere Geschwindigkeit bestimmend. Das wird wieder ein langer Tag. Es dauert, bis wir endlich in Chauny fest sind. Die 2 holländischen Boote (wir sind uns schon einige Male begegnet) und wir sind die einzigen Gäste. Der Hafen bietet auch freien Internetzugang. Einer der Holländer zeigt mir, wie ich ins drahtlose Internet komme. Jetzt kann ich bequem meine Emails checken.

### **Mi. 20.6.2015 Chauny (Ruhetag)**

Obwohl es in der Nacht geregnet hat, startet der neue Morgen mit Sonnenschein. Die beiden holländischen Yachten sind um 8 Uhr schon wieder gestartet. Wir wollen noch einen Tag bleiben.

Das Wetter ist schön, der Hafen ruhig (noch sind wir die einzigen Gäste), die sanitären Einrichtungen gleich nebenan, Strom, Wasser und Internet inklusive. Das Wetter bleibt zwar nicht so perfekt, trotzdem traue ich mich in die kurze Hose.

Wir haben die sanitären Einrichtungen für uns alleine. Großer Waschtage ist mal wieder fällig. Das kriegt auch die Liberty zu spüren. Dabei stellt sich heraus, dass der Rumpf auch noch einige Kratzer abgekriegt hat. Ich mache mich an die Arbeit, solange das Wetter noch trocken ist.

Diogéne ist wieder aufgetaucht. Für 2 Personen ist da wirklich viel Platz.

Nach getaner Arbeit spazieren wir durch die Stadt, erholen uns beim Kaffee und lassen das Abendessen servieren.

### **Do. 21.6.2015 Chauny → Compiègne**

Zur Abwechslung mal wieder Regen und die Welt in grau. Zwei neue Yachten sind gestern Abend angekommen. Sie hatten dieselben Probleme wie wir im Tunnel von Riqueval. Wir schimpfen gemeinsam lauthals über das schlechte System. Gemeinsam gehen wir auch durch die erste Schleuse. Hier wird unsere Fernbedienung wieder kassiert. Anschließend trennen sich unsere Wege. Die anderen Yachten nehmen den Weg über Reims.

Den Rest der Tagesstrecke können wir wieder nach unserem eigenen Rhythmus fahren.



Schon früh sind wir fest in Compiègne. Bevor wir uns für die Stadt fein gemacht haben, beginnt es zu Regnen, mit Blitz und Donnerschlag.

Später klart es auf und wir machen uns auf den Weg. Die Stadt ist wirklich hübsch und voller Leben. Es muss auch ein Fest im Gange sein. Rund um den großen Platz vor dem Rathaus haben sich mehrere Musikgruppen aufgebaut. Ich wäre gerne noch ein Weilchen

geblieben. Tarja hat Hunger, will nur gemütlich essen und dann wieder zurück an Bord.

Von der Stadt haben wir nur einen kleinen Ausschnitt gesehen.

### Fr. 22.6.2015 Compiègne → Pontoise

Es ist wieder freundlicher. Ich spaziere noch mal in die Stadt: frisches Brot und Obst fehlen noch.

Paris ist uns schon nahe. Daher kümmere ich mich zur Sicherheit um die telefonische Liegeplatz-Reservierung für den kommenden Sonntag. Der Yachthafen Arsenal in Paris liegt mitten in der Stadt, ist sehr begehrt und leicht überbelegt.

Die Reservierung (vorerst für 3 Tage) gibt uns ein beruhigendes Gefühl.

Inzwischen ist ein unangenehmer Wind aufgekommen. Wir machen uns auf den Weg, denn die Reservierung in Paris wollen wir nicht gefährden. Die Oise und



die Schleusen haben wir lange Zeit für uns alleine.

In Pontoise treffen wir auf eine nagelneue Steganlage mit Strom und Wasser auf beiden Seiten des Flusses. Es ist schon nach 18 Uhr. Die Capitanerie ist schon geschlossen. Das gilt auch für die sanitären Anlagen. Nur 3 Yachten liegen an dieser großzügigen Steganlage. Gebühren scheinen noch nicht erhoben zu werden. Die gesamte Uferpromenade ist neu und großzügig gestaltet.

Die Stadt selbst dagegen ist eher farblos.

## 6 Die Seine und Paris

### Sa. 23.6.2012 Pontoise → Paris (Port v.Gogh)

Grau und kühl, aber der unangenehme Wind von gestern belästigt uns heute nicht. Sogar die Sonne kämpft sich durch und es wird wärmer. Seit Tagen bewegen sich die Nachmittagstemperaturen knapp oberhalb der 20 °-Grenze.

Erst jetzt erkennen wir, dass diese Liegestelle für 48 Stunden frei ist. So nahe vor Paris wird dieses großzügige Angebot künftig sicher ausgiebiger genutzt. Hinter der letzten Schleuse auf der Oise soll es einen Bootshafen mit Treibstoff geben. Wir finden beides nicht, nur eine Marina mit sehr vielen Booten und



engen  
Boxengassen.  
Dann eine knallrote  
Brücke eingebettet  
in eine  
beeindruckende  
Landschaftsanlage.  
Auch hier ist  
offensichtlich alles  
nagelneu. Eine so  
schöne Brücke ist  
für uns auch  
deswegen  
verblüffend, weil wir  
von unseren Reisen  
durch Frankreich  
eher an hässliche,  
verrostete

Exemplare gewöhnt sind.

Gegen Mittag biegen wir ein in die Seine. Hier liegen jede Menge Frachter und



Hausboote. Sie  
liegen hier im 4-er  
Päckchen. Viele  
der ehemaligen  
Frachter (von 30-  
40 Meter Länge)  
sind zu  
Hausbooten  
umgebaut.



Wir sind inzwischen nahe genug an Paris und müssen uns allmählich nach einem Platz für die Nacht umsehen. Der Bootshafen aus unseren Unterlagen ist uns schon in der Einfahrt zu eng. Wir gehen weiter stromauf. Die angegebenen Liegeplätze finden wir nicht.

Wir sind zeitweise völlig alleine auf dem Fluss. Ist denn wirklich kein Mensch unterwegs?

Hinter einer Brücke sehen wir plötzlich einen freien Platz für ein Boot. Aber das ist uns doch zu dicht an der Brücke. Wer weiß, was uns da alles auf den Kopf fallen kann.

Wir tuckern langsam stromauf, immer auf der Suche nach einem Plätzchen für die Nacht. Plötzlich bemerke ich, dass wir von einem Boot heran gewunken werden. Ich glaube natürlich, dass man uns eine Liegemöglichkeit für die Nacht anbietet. Hier liegen schon einige Boote. Der Bootseigner ist sehr aufgeregt. Er will eine Achterleine von mir. Ich verstehe nur Bahnhof. In dem engen Chaos werde ich keinesfalls für die Nacht anlegen. Dem Schwall aufgeregter französischer Worte kann ich ohnehin nicht folgen, mit bedauernden Gesten steuere ich die Liberty zurück in den Fluss. Die tiefe Enttäuschung und Verzweiflung im Gesicht des Skippers kann ich mir nicht erklären, bis Tarja mir die Sache erklärt. Was ich für ein Liegeplatz-Angebot gehalten habe, war in Wirklichkeit die verzweifelte Bitte um Hilfe.

Wir machen natürlich sofort kehrt, um diesmal wirklich Hilfe zu leisten.

Inzwischen haben sich weitere Skipper aus dem Pulk der festgemachten Boote um den verzweifelten Bootsfahrer geschart. Es stellt sich heraus, dass das havarierte Boot sich mit dem Kiel auf einem dicken Tampen festgefahren hat. Mit dem Tampen wird der Kern dieses Bootsknäuels an Land fixiert. Wir sollen ihn nun da wieder runterziehen.

Wir haben es versucht. Liberty hat sich mit vollen Drehzahlen ins Zeug gelegt. Das fremde Boot neigt sich bedenklich, regt sich aber nicht vom Fleck. Wir haben mehrere Zugrichtungen ausprobiert, immer ohne Erfolg. Ohne zu wissen, wie das Unterwasserschiff aussieht und was sich da verhakt hat, kann man mit Gewalt eigentlich nur Schaden anrichten. Mit gemeinsamer Anstrengung der Umstehenden wird der hektische Skipper überzeugt, dass man sich andere Wege überlegen muss.

Inzwischen ist aber klar geworden, dass wir auch auf der Suche nach einem Platz für die Nacht sind. Zum Dank für unsere Bemühungen werden wir in eine Lücke bugsiert.

Später erfahren wir, dass der alarmierte Hafenmeister (das hier ist eine offizielle Liegestelle) das Problem gelöst hat und das havarierte Boot wieder frei schwimmt.

## So. 24.6.2012 Paris (Port v. Gogh) → Paris (Arsenal)

Grau, kühl und windig. An diesem trüben Sonntagmorgen ist noch niemand unterwegs. Nur die Stadtreinigung säubert schon die Liegewiesen.



Die Ufer sind immer noch dicht belegt mit Hausbooten und Frachtschiffen. Viele der Hausboote sind umgebaute ehemalige Frachtschiffe. Es sind abenteuerliche Konstruktionen darunter, aber auch interessante Lösungen.

Bald erreichen wir die Hochhaus-Skyline. Nur noch eine Schleuse, dann sind wir schon in der City von Paris.

Der Eiffelturm ist schon lange im Bild, bis er endlich an steuerbord vorbeizieht, zusammen mit einer der Freiheitsstatuen von Paris.

Das Wetter ist sehr unwirtlich. Trotzdem sind viele Ausflugsboote unterwegs.



Alle sind gut gefüllt mit Touristen; es ist Hochsaison in Paris. Wir tauchen unter die vielen Brücken in der Stadt, die hier ausnahmslos ganz prächtig anzuschauen sind.

Als wir an backbord den Louvre ausmachen können, wissen wir, dass wir bald am Ziel unserer Reise angekommen sind. Jetzt nur noch die Ile de la Cité mit der weltbekannten Cahtédrale Notre-Dame.

Dann stehen wir vor der roten Ampel, die uns den Zugang zu dem langen Hafenbecken Arsenal verwehrt. Die Ampel steuert auch gleichzeitig die Schleuse, die wir unter den Straßen entlang der Seine überwinden müssen.

Hier muss der Eingang sein. Da ich nicht weiß, wie es weiter geht, habe ich mich halt über Funk gemeldet. Die Antwort (in Englisch) habe ich nicht

verstanden. Nur so viel, wir müssen noch warten!  
Wir drücken uns vor der roten Ampel herum und versuchen, dem lebhaften Verkehr der Ausflugsboote in dem kabbeligen Wasser aus dem Weg zu bleiben.



Endlich kriegen wir grün, trauen uns in das finstere Loch unter den Uferstraßen. Auf der anderen Seite ist das Wasser ruhig. Wir werden angehalten, uns erst bei der Capitanerie zu melden, für die Zuteilung des Liegeplatzes. Auch diese Prozedur ist bald erledigt. Wir verholen die Liberty an den endgültigen Platz.



Angekommen sind wir, aber die Stadt der Lichter hat uns nicht gerade gnädig empfangen. Es ist kalt, es regnet.

Wir warten auf eine Regenspause. Schließlich begnügen wir uns mit nachlassendem Regen und bewaffnen uns mit Regenschirmen. Wenigstens auf Notre-Dame wollen wir einen Blick werfen. Die Kathedrale muss ganz in der Nähe sein, wir sind ja gerade erst vorbei gefahren.

Notre Dame ist ein eindrucksvolles Bauwerk – von außen! Vom Inneren haben wir nichts gesehen. An beiden

Eingängen wartet eine Schlange von mindestens 100 Metern. Die Touristen mit

Regenschirm können sich noch glücklich schätzen. Viele müssen ohne auskommen, sind nass bis auf die Haut und frieren jämmerlich in den dünnen Sommerkleidchen.

Wir versuchen, uns in einem der vielen Cafés bei einem Kaffee aufzuwärmen: keine Chance! Alles gestopft voll.

Wir haben ja schon davon gehört, dass Paris im Sommer fest in der Hand der Touristen ist. So schlimm haben wir es uns nicht vorgestellt. Schlange stehen ist schon bei schönem Wetter eine Zumutung für uns. Im Regen kommt das erst recht nicht in Frage. Wir stolpern zurück zu unserem schwimmenden Heim.

### **Mo. 25.6.2012 Paris**

Der Himmel ist klar, die Sonne scheint. Zunächst ist der Wind noch kühl, wird aber im Verlauf des Tages immer schwächer. Heute werden wir entschädigt für das gestrige Sauwetter. Wir sind natürlich motiviert und steuern erst mal eines der vielen Tourist-Büros an. Ausgestattet mit Stadtplan, den wichtigsten Touristenzielen und Fahrkarten für 2 Tage Metro erobern wir zunächst diese unterirdische Schnellbahn. Die Metro bringt uns wirklich rasant durch die gesamte Stadt. Nach kurzer Eingewöhnung haben wir das System durchschaut. Für das unvermeidliche Umsteigen müssen wir manchmal überraschend lange Fußwege über mehrere unterirdische Etagen zurücklegen. Der Pariser Untergrund muss schlimmer als der sprichwörtliche Käse aussehen.



Wenigstens einige Gemälde des berühmten Louvre möchten wir uns ansehen. Der Louvre hat natürlich eine eigene Metro-Station. Nach einem kleinen Fußmarsch stoßen wir auf die Schlange der Wartenden. Ich bin erst mal bis zur Kasse (im unterirdischen Teil des gewaltigen

Glasobelisken) vorgelaufen: mindestens 200 Meter!

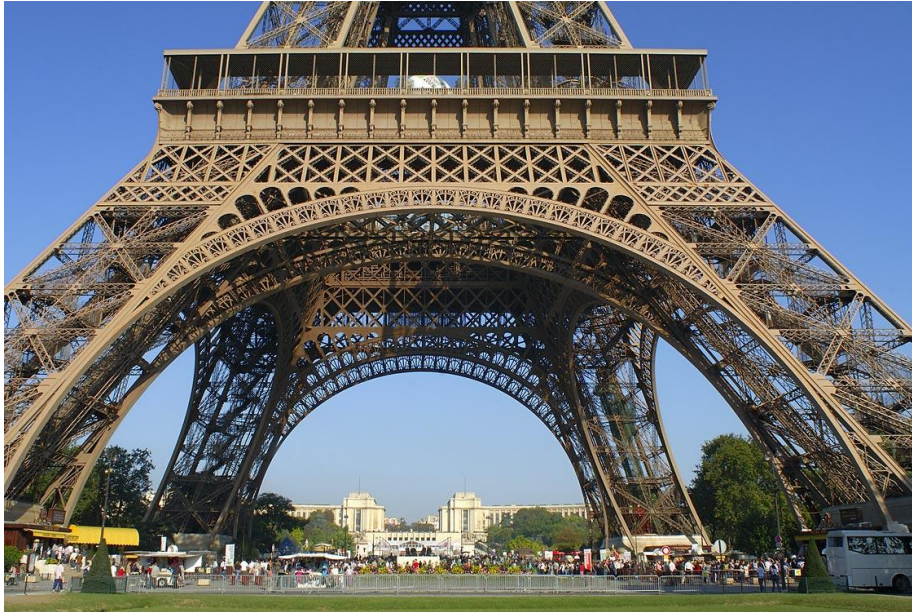
Entlang der Wände stehen Bänke. Wir lassen uns nieder, um den Fortgang der Schlange abzuschätzen. Nach 10 Minuten blicken wir immer noch in dieselben Gesichter. Am hinteren Ende dagegen wächst die Schlange mit jeder ankommenden Metro.

Wir steigen an die Oberfläche und bewundern das gewaltige Gebäude von außen. Auch hier endlose Touristenschlangen. Das ist nichts für uns.

Nächste Station: Eiffelturm. Hier ist die Schlange mindestens 400 m lang und mindestens als Doppelreihe. Es ist unglaublich.

Die Stadt ist gestopft voll mit Touristen. Sogar vor dem ungenießbaren französischen Wassereis bildet sich eine Schlange von (nur) 10 m.

Zwischendurch besuchen wir die Tuileries. Dann Quartier Latin und den Quai der Boukinisten. Zu dem Zeitpunkt sind wir schon platt, wollen nur noch in unser



gemütliches Heim. Wir haben ja schon oft gehört, dass die Pariser im Sommer ihre Stadt den Touristen überlassen. Dieses Ausmaß haben wir allerdings nicht erwartet.

Egal wen wir auch um eine Auskunft bitten, wir treffen immer auf Touristen, die selbst keine Ahnung haben. Etwa 30% sind Asiaten, die meist in großen Gruppen unterwegs sind.

Die endlosen Menschenschlangen an jeder Sehenswürdigkeit sind einfach grotesk. Auf diese Weise vertut man die kostbare Zeit nur mit stumpfsinnigem Rumstehen. Das kommt für uns nicht in Frage.

Müde schleppen wir uns zurück zum Boot. Dieser Tag hat uns nahezu ideale Wetterbedingungen geboten. Erst am Abend wird es trüb.

## Di. 26.6.2012 Paris

Es sieht nach Dauerregen aus. Es macht keinen Spaß, mit nassen Hosen durch den Regen zu stolpern. Überraschend wird es besser, der Regen hört auf. Tarja



ist der letzte Zahn im Unterkiefer abgebrochen. Jetzt hält die Prothese nur noch am Kleber. Das Essen wird schwierig, wenn sich eine Hälfte des Gebisses selbständig machen will.

Ich gehe erst mal zum Einkaufen und danach in der Skippers-Launch ans Internet.

Nachdem sich das Wetter beruhigt hat, machen wir uns doch noch auf den Weg: Sacre Coeur hoch über der Stadt. Der Aufstieg ist mühsam. Dafür gibt es hier keine Schlangen, noch nicht einmal Eintritt. Der Blick über die Stadt lohnt den Weg, auch wenn heute die Sicht nicht besonders gut ist. Das strahlend weisse Gemäuer hat uns magisch angezogen. Auch wenn Tarja mich gerne alleine weiter geschickt hätte, wir haben es gemeinsam bis ganz nach

oben geschafft.



© ALLNUMIS.COM

Dann bringt uns die Metro zum Place Etoile mit dem Arc de Triomphe und dem furchteinflößenden Kreisverkehr darum herum. Der ist hier 4 oder 5-spurig. Es wird riskant gefahren unter heftigem Einsatz der Hupen.



Paris - <http://www.vigoefotos.com> (© J Albertos)

Nächste Station ist Moulin Rouge und das Rotlichtviertel. Wir sind schon ziemlich geschafft, sonst hätten wir uns sicher noch das Erotik-Museum angesehen. Dieses Viertel scheint uns ziemlich bieder zu sein, keine Spur von Verruchtheit. Wir sind allerdings schon so müde, dass wir uns nicht intensiv umgesehen haben.

Die Füße sind mal wieder rund gelaufen, als wir erledigt an Bord in die Polster sinken. Wir haben alles mit der Metro gemacht, aber trotzdem noch viel laufen müssen: ober- und unterirdisch!

Paris ist eine beeindruckende Stadt mit monumentalen Gebäuden. Das Pensum der letzten 2 Tage hätten wir ohne die Metro nicht schaffen können. Die meisten der Touristenattraktionen haben wir uns (wenigstens von außen) angesehen: Notre Dame, Louvre, Eiffelturm, Quai de Bouquiniste, Bastille, Tuileries, Sacre Coeur, Arc de Triomphe, Mulin Rouge.

Jetzt brauchen wir eine Kulturpause. Der Sinn steht uns nach einer entspannten Fahrt auf der Seine.

## **7 Die Marne nach Osten**

### **Mi. 27.6.2015 Paris → Lagny**

Heute ist es schon am frühen Morgen warm. Es soll heiß werden. Noch ist der Himmel bedeckt, aber bald kommt die Sonne durch und es wird schnell wärmer. Endlich wieder auf der Seine, bummeln wir gemütlich (soweit das der hektische Verkehr zulässt) durch die Stadt weiter stromauf. Schon bald verlassen wir die Seine und biegen ein in die Marne, die uns nun wieder nach Osten voran bringen soll.

Wir könnten mal wieder Diesel bunkern. Eine Bootstankstelle soll in der Nähe sein. Solche Gelegenheiten versuchen wir immer zu nutzen. Die Schlepperei mit Kanistern kann für 100 Liter schon mal den ganzen Tag dauern.

Die Tankstelle finden wir, kommen aber trotzdem nicht zu dem begehrten Brennstoff: es gibt keinen Service, Zahlung nur mit Kreditkarte, unsere heimische Karte wird abgelehnt, die Capitanerie hat sich zur mehrstündigen Mittagspause verabschiedet.

Wir fahren weiter bis Lagny. Hier ist das Liegen für 2 Tage frei. Der Ort ist ganz bezaubernd. Es gefällt uns sehr hier. Wenn nichts dagegen spricht, werden wir auch morgen noch bleiben.

### **Do. 28.6.2012 Lagny (Hafentag)**



Das wird heute wieder ein richtiger Sommertag. Wir haben die Muße das so richtig zu genießen. Das Städtchen gefällt uns immer noch. Das örtliche Museum hat zwar geschlossen, aber den herrlichen Tag verbringen wir ohnehin lieber in dem sehr gepflegten Park.

Die Steckdose an unserem Steg gibt immer noch Strom her, obwohl wir den Strom für heute nicht angemeldet haben.

Später kommt noch eine holländische Yacht zu uns ins Päckchen, sehr zum Unwillen von Tarja. Die Leute sind aber sehr nett und zuvorkommend.

### **Fr. 29.6.2012 Lagny → La Ferté**

Wir werden mit Regen geweckt. Das schöne Wetter der letzten Tage ist vorübergehend abbestellt. Es sieht aber nicht nach Dauerregen aus. Unsere Päckchenlieger wollen noch einen Tag bleiben und freuen sich, dass wir ihnen den Platz frei machen.

Wir sind immer noch auf der Suche nach einer Bootstankstelle. Unsere Unterlagen sind wohl nicht mehr aktuell. Es hat sich einiges geändert. Schließlich landen wir in La Ferté. Hier ist eine neue kommunale Steganlage gebaut worden. Die Anleger liegen quer zur beachtlichen Strömung. Wir haben nicht aufgepasst, die Fender hängen zu hoch für den niedrigen Steg. Jetzt hat die Liberty eine kleine Delle an dem sonst makellosen Rumpf. Bei unserem Orientierungslauf durch die Stadt wird uns bewusst, dass wir Paris schon deutlich hinter uns gelassen haben: die Preise sind entsprechend angepasst. Wir kriegen noch den Zieleinlauf eines Radrennens mit. Das Feld ist sehr weit auseinander gezogen.

### **Sa. 30.6.2012 La Ferté → Chateau-Thierry**

Ein freundlicher Morgen ohne Wind ist ein Geschenk für uns. Die Strömung ist beachtlich. Sie drückt die Liberty gegen den Anleger. Hier braucht man schon ein wenig Erfahrung um sauber ablegen zu können. Die 2 holländischen Yachten, die mit uns durch den Tunnel bei St. Quentin gezerrt wurden, haben uns wieder eingeholt. Wir wollen weiter stromauf. Die Marne ist weitgehend naturbelassen. Es liegt auch schon mal ein umgestürzter Baum im Wasser. Wir fahren ganz entspannt durch eine sanfte Hügellandschaft. Die Sonnenseiten der Hänge sind ausschließlich mit Wein bewachsen. In Chateau-Thierry machen wir Schluss für heute, an einer Beton-Pier ohne Versorgung. Das Preisgefälle ist erstaunlich. Hier kostet der Kaffee nur noch die Hälfte gegenüber dem Umfeld von Paris und nur noch  $\frac{1}{4}$  gegenüber den Preisen in Paris.

### **So. 1.7.2012 Chateau-Thierry (Hafentag)**

Es ist angenehm hier. Wir wollen mal wieder faulenzeln. Ich habe auch noch ein paar Kleinigkeiten an der Liberty zu richten.



Auf dem Fluss treibt plötzlich eine ganze Schar von Schwimmern mit Flossen und Neopren-Anzug vorbei. Die machen nicht den Eindruck, als ob sie sich ein Rennen liefern. Sie schwimmen mit minimalem Einsatz, haben Spaß und winken uns fröhlich zu. Mit großem Abstand kommt



dann noch ein Floß mit Schiffbrüchigen?? Die haben besonders viel Spaß. Die



Ursache für dieses Spektakel ist uns verborgen geblieben. Wir besuchen noch die Festung über der Stadt. Von dort haben wir einen herrlichen Blick über die Stadt und das Marnetal bei glasklarer Luft. Dagegen ist das Museum „Jean de la Fontain“ wie das französische Eis: zu

teuer und nichts dahinter.

Beim Abendspaziergang kommen wir noch in den Genuss einer open air-Ausstellung von örtlichen Hobby-Künstlern. Einer der Maler ist wirklich extra Klasse.

### **Mo. 2.7.2012 Chateau-Thierry → Cumieres**

Es ist kühler heute, aber freundlich mit wenig Wind. Wir starten in einen friedlichen Morgen. An der ersten Schleuse treffen wir wieder auf die 2 holländischen Yachten, denen wir schon so oft begegnet sind. Eines der Boote wird geschleppt. Sie legen an: Kühlprobleme am Motor. Heute habe ich keine Lust auf Problemlösungen, wir ziehen vorbei.

Wir begegnen einem der wirklich seltenen Berufsschiffe. Ich habe den Eindruck, dass mindestens 95 % der ehemaligen 40 Meter-Frachter zu Mini-Kreuzfahrern oder Hausbooten umgebaut sind.



Wir fahren durch die Champagne: sanfte, sonnige Hügel voller Wein. Es ist unglaublich friedlich. Die sehr entspannte Fahrt wird nur durch gelegentliche

Schleusenarbeit unterbrochen. Nur einmal müssen wir den VNF-Service anrufen, weil eine Schleuse nicht funktioniert.

Unterwegs sind wir an einigen einladenden, neuen Liegestellen vorbei gekommen. Die stehen alle nicht in unseren Unterlagen.

In Cumieres sollte nach unseren Unterlagen eine größere Liegestelle sein. Gibt es nicht mehr. Uns genügt aber der Platz, den wir vorfinden. Gerade bei den kommunalen Liegestellen hat sich viel getan.

### Di. 3.7.2012 Cumieres → Sillery

Wir verlassen den Fluss und machen auf dem parallel verlaufenden Kanal weiter.



Heute werden wir schon an der ersten Schleuse ausgebremst. Auf beiden Seiten wartet ein Boot aber nichts rührt sich. Wir müssen auf den VNF-Service warten. Viele der kleinen Autos flitzen über die

Wirtschaftswege von Hilferuf zu Hilferuf. Es dauert nie lange, bis der Service auftaucht.

Bei Bisseuil taucht erstmals eine Drehbrücke auf. Wir müssen kurz auf die Öffnung warten, dann muss der Straßenverkehr auf uns warten.



Ein enger Kanal geht mitten durch den Ort. Wir können beim Bäcker einkaufen (Brot ist immer als Erstes Mangelware. Französisches Brot müssten wir eigentlich täglich frisch einkaufen.) Für die Nacht ist hier leider kein Platz für uns.

Es ist noch früh im Jahr, wir sind schon auf der Rückreise und Reims ganz in der Nähe. Daher biegen wir spontan ab in den Kanal Richtung Reims. Eine Schleusentreppe bringt uns bis auf die Scheitelhaltung. Die anschließende Liege-/Wartestelle ist nicht attraktiv. Tarja will auch den nachfolgenden Tunnel noch hinter sich bringen. Der ist beleuchtet und macht uns keine Probleme.

Nun geht es wieder abwärts, das Schleusen wird leichter. Einige Liegestellen sind besetzt. Wir müssen immer weiter, auf der Suche nach einem Platz für die Nacht. Jetzt steuern wir den Yachthafen von Sillery an. Auch hier kein Platz für uns, aber jetzt reicht es uns. Wir schaffen uns ein Provisorium für die Nacht, Die Wiesenanker kommen mal wieder zum Einsatz.

Wir müssen einkaufen. Im Ort haben wir nur einen Bäcker gefunden. Den brauchen wir nicht mehr. Dann entdeckt Tarja ein Schild: „Intermarché“. Prima, da werden wir morgen einkaufen.

### **Mi. 4.7.2015 Sillery → Reims**

Der Supermarkt ist nur etwa 200 Meter entfernt. Wie sich zeigt, gibt es hier auch eine Tankstelle. Da niemand von den umliegenden Bootswanderern etwas von einer Bootstankstelle weiß, entschlief ich mich zur Sicherheit zum Kanister-Tanken. Nach 40 Litern habe ich die Nase voll. Zusammen mit den noch vorhandenen 40 Litern (in Kanistern) wandern 80 Liter in den Tank. Das muss erst mal reichen.

Bis Reims ist es nicht mehr weit. Der Hafen liegt mitten in der Stadt. Hier liegen schon einige Boote aus Holland. Die gesamte Frauentruppe von 2 Booten hilft uns beim Anlegen. Wir kommen ins Gespräch und erfahren von den unklaren Motorproblemen beim Nachbarboot. 2 Frauencrews (ohne Männer) sind alleine unterwegs. Eines der Boote will nicht mehr richtig. Ich fühle mich natürlich berufen, mal einen Blick auf das Problem zu werfen.

Es stellt sich heraus, dass der Gaszug gebrochen ist. Das Reserveteil ist an Bord und so ist das Problem nach 2 Stunden gemeinsamer Arbeit erledigt. Wir verlassen die dankbare holländische Gemeinde und besuchen noch die Kathedrale von Reims. Das ist auch eine „Notre Dame“, sehr ähnlich der in Paris und auch ein Riesending. Diesmal können wir uns sogar im Inneren



umsehen.

Draußen hat sich derweil das Wetter geändert. Es ist dunkel geworden und es beginnt zu regnen. Wir retten uns in ein Restaurant, könnten bei der Gelegenheit auch gleich etwas essen. Leider sind wir viel zu früh, die Küche ist noch nicht besetzt.

In einer Regenspauze machen wir uns auf den Weg. Bei dem unwirtlichen Wetter verkneifen wir uns eine weitere Stadtbesichtigung. Im Sturmschritt zurück zum Hafen. Wir sind trotzdem richtig nass geworden.

Für den Abend steht eigentlich noch eine Laser-Show an der Kathedrale auf dem Programm. Es will nicht mehr aufhören, zu regnen. Für uns fällt die Show ins Wasser.

#### **Do. 5.7.2012 Reims → Condé sur Marne**

Es ist trüb, aber nicht kalt. Irgendwie ist uns die Motivation für Reims abhanden gekommen. Die Stadt erscheint uns nicht interessant genug, noch einen Tag zu bleiben. Während die holländische Truppe dem Kanal weiter nach Norden folgt, wählen wir die entgegengesetzte Richtung, zurück Richtung Marne. Unterwegs begegnen uns wieder einmal die 2 holländischen Boote, die gestern wegen Motorproblemen aufgeben mussten. Das Problem ist wohl behoben. Alles wieder in umgekehrter Richtung: Tunnel und Schleusentreppe. Zwischendurch müssen wir eine Pause einlegen. Ein Gewitter entlädt sich über uns mit heftigem Regen. Das Gewitter zieht ab, der Regen bleibt uns erhalten. Wir erreichen gerade noch die Marne, bevor uns die Puste ausgeht; Schluss für heute.

#### **Fr. 6.7.2012 Conde → Vitry**

Ausdauernder Regen. Die ganze Nacht und auch noch an diesem Morgen. Dann wird es überraschen doch noch trocken. Der Himmel kriegt sogar ein paar blaue Flecken. Es ist kühler geworden und es geht ein kräftiger Wind. Das Wolkenbild ändert sich in schneller Folge. Von freundlich bis durchgehend grau vergehen nur Minuten. Inzwischen fahren wir durch eine sehr ländliche Gegend. Das Gelände ist eben, Wein wird nicht mehr angebaut. Die Orte am Fluss sind so klein, dass wir nicht einmal einen Bäcker finden. Von Backbord rückt ein felsiger Höhenzug näher, bis direkt an den Kanal. In Vitry legen wir an für die Nacht. Die Leute hier sind sehr nett. Der kleine Hafen ist sehr eng. Nachdem später noch eine große holländische Yacht anlegt, ist der Hafen für alle Nachzügler gesperrt. Die Stadt ist sehr lebendig, sauber und nicht gerade klein. Der nahe Supermarkt verführt uns zu einer Einkaufsorgie (muss ohnehin mal wieder sein).

### **8 Kanalfahrt bis zum Rhein**

#### **Sa. 7.7.2012 Vitry → Revigny**

Sonnig und windstill, welch eine Wohltat. Wir müssen die Liberty rückwärts aus dem engen Hafen bugsieren. Ab heute sind wir auf dem Rhein-Marne-Kanal, bis wir bei Straßburg auf den Rhein stoßen. Zumindest auf den folgenden Kilometern ist die Schleusenautomation auf die Spitze getrieben. Wir haben keinen Sender für die Anmeldung; das geschieht automatisch durch Lichtschranken (ca. 150 Meter vor den Schleusen). Über mehrere Schleusen werden wir so weitergereicht. Dann bekommen wir doch wieder einen Sender in die Hand gedrückt.

Irgendwo hier soll eine Bootstankstelle sein. Wir halten die Augen offen. Schließlich finden wir ein Hinweisschild, dass Brennstoff auf Bestellung geliefert wird. So lange wollen wir aber nicht warten.

Wir haben eine angenehme Fahrt durch eine abwechslungsreiche Gegend. Eine Hürde nach der anderen, in dieser schleusenreichen Strecke, wird abgehakt. Dann holt uns doch noch eine Pechsträhne ein. Gleich 4 Schleusen nacheinander funktionieren nicht. Jedes Mal müssen wir den VNF-Service rufen. Das nervt und kostet Zeit.

Das Wetter ist aber sehr angenehm: sonnig, nicht zu heiß, mit einer kühlenden Brise. In Revigny finden wir eine Liegestelle. Hier liegen schon 2 Yachten, 1 Holländer, 1 Engländer.

Der Weg in den Ort ist uns zu weit. Wir machen nur einen Spaziergang am Kanal entlang.

### **So. 8.7.2012 Revigny → Bar le Duc**

Das angenehme Sommerwetter ist wieder vorbei. In der Nacht Gewitter, Regen mit harten Böen. Der Morgen präsentiert sich trüb und regnerisch. Der Wind wird stürmisch. Das wird in dem engen Kanal, vor allem beim Warten vor den Schleusen kein Spaß. Die befahrbare Rinne im Kanal ist schmal. Die Ränder sind dick verkrautet. Wenn man da hineingerät, ist als nächstes eine unangenehme Unterwasserarbeit am Propeller nötig.

Der Wind wird schwächer. Sollen wir doch fahren? Die Holländer sind schon unterwegs. Die Engländer bleiben liegen.

Eine Weile geht alles gut, 5 Schleusen können wir abarbeiten. Dann schlägt die Mittagspause zu. Vor einer Klappbrücke schiebt uns der kräftige Wind in die gefährlichen Zonen. Es gibt keine Möglichkeit, zum Anlegen. Volle 45 Minuten muss ich ständig mit dem Motor arbeiten, um die Liberty im Fahrwasser zu halten. Endlich geht es weiter. Den Ärger werden wir aber nicht los. Bei den folgenden 7 Schleusen hoffen wir jedes Mal inständig, dass alles normal funktioniert. Drei davon machen Probleme. Ohne den stürmischen Wind wäre das nur ärgerlich. So aber wird dieser Tag zur Tortur. Endlich kommen wir zu der Liegestelle von Bar le Duc. Viel haben wir nicht geschafft, aber es reicht uns. Der Ärger bleibt uns treu. Die Anlegefinger dieser Liegestelle sind viel zu kurz für die Liberty. Der Kai ist mit einem 40 Meter-Boot und einer Yacht belegt. Ins Päckchen wollen wir nicht.

Egal, dann müssen eben die Wiesenanker wieder ran. Bei dem heftigen Wind kann ich das Steuer nicht verlassen, niemand ist da, unsere Leinen anzunehmen. Tarja schnappt sich Vor- und Achterleine, ich steuere die Liberty so nahe wie möglich an das Kanalufer und Tarja macht einen beherzten Sprung in das Ufergestrüpp. Zum Glück erreicht sie festen Boden und kann die Liberty so lang halten, bis ich mit Hammer und den langen Stahlnägeln hinterher springe. Es dauert eine Weile, bis Liberty für die Nacht ausreichend gesichert ist und wir mit der Gangway eine halbwegs bequeme Landverbindung hergestellt haben.

Der Wind, der uns den ganzen Tag genervt hat, bläst unvermindert mit manchmal heftigen Böen. Wir machen einen Leseabend daraus.

### **Mo. 9.7.2012 Bar le Duc → Ligny**

Noch ist der Wind schwach. Das brauchen wir auch für die Prozedur des Ablegens: alle Landverbindungen und die Wiesenanker müssen eingesammelt werden, bevor uns der Wind vom Ufer sanft in freies Wasser drückt.

Seit 2 Tagen fahren wir nun auf einem Kanalstück, auf dem die VNF-Techniker ihre Arbeit nicht ernst zu nehmen scheinen. Die Zuverlässigkeit der technischen Einrichtungen lässt jedenfalls viele Wünsche offen. Das setzt sich leider auch heute fort.

Um bei einem Defekt den Service zu rufen, muss die Telekommunikationsstelle an der Schleuse bedient werden. Viele Schleusen sind weit weg von menschlichem Leben. Man ist auf sich alleine gestellt. Anlegestellen gibt es nicht. Einmal bleibt tatsächlich nur der Ausweg, in das verkrautete Ufer zu fahren. Jetzt habe ich wenigstens eine Telefon-Nr. um in einem solchen Fall per Handy um Hilfe zu rufen.

Nach 17 Schleusen und einigen Hubbrücken kommen wir endlich zu einem vernünftigen Hafen mit ordentlichen Sanitäreinrichtungen. Sogar eine Tankstelle ist nicht weit. Ich will mich gleich mit meinem 20 Liter Blechkanister ans Diesel schleppen machen. Eine holländische Crew leiht mir 2 große Plastik-Kanister die ich auf meiner Sackkarre noch unterbringe. So kann ich 2 x 45 Liter bunkern. Eine Flasche Wein, die mir für meinen Reparatursinsatz in Reims, von der holländischen Damencrew verehrt wurde, geht als Leihgebühr zurück in holländischen Besitz.

Hier treffen wir auch wieder auf „Diogène“, die 40 Meter-Yacht, die uns schon so oft begegnet ist.

## **Di. 10.7.2012 Ligny → Demange**

Pünktlich um 9 Uhr gehen 2 holländische Yachten in unsere Richtung los. Wir geben ihnen eine halbe Stunde Vorsprung, um unbeschwert alleine schleusen zu können. 22 Schleusen auf nur 23 Kilometern haben wir vor uns. Im Kanal herrscht Hochwasser?? Jedenfalls ragt die Krone der Schleusenammern nur etwa 20 cm aus dem Wasser. Unsere Fender haben kaum eine Chance. Dieser Umstand und der starke Wind machen uns das Leben schwer.

Wir haben weiter großes Pech mit den Schleusen. Erst kommt eine besonders langsame Peniche als Gegenverkehr (den wir abwarten müssen), dann gibt es wieder technische Probleme, die einen Service-Einsatz nötig machen.

Trotzdem reicht der Vorsprung nicht für unsere holländischen Kollegen. In der nächsten Schleuse bleiben die beiden Boote in der Kammer, obwohl das Tor zur Ausfahrt geöffnet ist. Wir kämpfen in dem engen Kanal mit dem Wind, müssen permanent mit dem Motor arbeiten. Ich verstehe so viel, dass das erste Boot einen Schaden hat und nicht fahren kann. Der dahinter liegende kann natürlich nicht vorbei in der engen Kammer. Dann soll er den Vordermann doch rausschieben!! und nicht alles blockieren.

Endlich kommt der VNF-Service. Nach einiger Zeit geht es tatsächlich weiter, aber nur bis zur nächsten Schleuse. Wieder dasselbe Drama. Diesmal wird vom VNF-Service umständlich ein Protokoll aufgenommen. Die kommen auch nicht auf die Idee, die Schleuse für den nachfolgenden Verkehr frei zu machen. Alles spielt sich gemütlich in der Schleuse ab. Ich schreie mir die Seele aus dem Leib, aber gegen den heftigen Wind habe ich keine Chance.

Ich will unbedingt diese Chaostruppe überholen. Leider besteht überhaupt keine Möglichkeit. Jedes Mal wenn wir ihnen einen Vorsprung lassen, können wir einige Schleusen ungestört machen. Kaum kommt das Duo wieder in Sicht, gibt

es Probleme. Es gibt keine Möglichkeit, festzumachen. Wir müssen einfach durchhalten bis die Scheitelhaltung erreicht ist. Dort gibt es dann wieder eine Sammelstelle für eine Tunneldurchfahrt.

So quälen wir uns vorwärts, immer wieder gebremst durch die Chaoten vor uns. Womöglich ist ihnen gar nicht klar, was sie dem nachfolgenden Verkehr antun. Es ist schon spät, als wir die Scheitelhaltung endlich erreichen. An der Sammelstelle fahre ich die Liberty ganz nach vorn. Hinter den Arschlöchern will ich nicht noch einen Tag verbringen. Die VNF kommt vorbei um den Konvoi für die morgige Tunneldurchfahrt zu organisieren. Zuerst glaube ich zu verstehen, dass auch für diese Tunneldurchfahrt wieder ein Schleppverband zusammengestellt werden soll. Ich weigere mich strikt, so einen Wahnsinn noch einmal mitzumachen, werde lieber umkehren und einen anderen Weg suchen. Dann stellt sich aber heraus, dass nur der Einbahnverkehr geregelt werden soll und für morgen ein Starttermin für den Konvoi in unserer Richtung vereinbart wird. Um 9 Uhr soll es los gehen.

### **Mi. 11.7.2012 Demange → Lay St. Remy**

Wir legen rechtzeitig vor der vereinbarten Zeit ab und ziehen bis zur roten Ampel am Tunneleingang vor. Ich will unbedingt verhindern, wieder hinter den Chaoten zu landen.

Der Tunnel ist immerhin etwa 4.9 km lang, schnurgerade, aber mit einigen Engstellen. Alle Einrichtungen für den Elektroschlepp sind noch vorhanden. Inzwischen hat der Tunnel aber doch einige Entlüftungsschächte, sodass man die Freizeitskipper mit eigenem Antrieb fahren lassen kann.

Punkt 9 Uhr sind wir an Position 1 vor der Ampel. Es wird 9:20 Uhr, bis alle Boote des Konvois sich eingefunden haben. Liberty ist gut vorbereitet: Bimini



gelegt und Handscheinwerfer und Fahrlichter an. Die Ampel wird grün und das Personal winkt uns voran. Begleitet werden wir von 2 Aufpassern, die mit dem Fahrrad über den Treidelweg radeln. Einer bleibt in unserer Höhe, fragt mehrfach ob alles o.k. ist, lässt sich auch schon mal zu den nachfolgenden Yachten zurückfallen.

Ich fahre mit der maximalen vereinbarten Geschwindigkeit gleichmäßig und ohne Probleme. Trotzdem habe ich für den nachfolgenden Verkehr nur einen gelegentlichen, kurzen Blick. Eine Yacht bleibt uns in gleichmäßigem Abstand auf den Fersen. Dann folgt eine größere Lücke. Wie es dahinter aussieht, bleibt uns verborgen.

Nach 40 Minuten sind wir durch.

An der nachfolgenden Liegestelle halten wir uns nicht weiter auf, denn wir wollen möglichst alleine die unvermeidliche Abstiegsschleuse machen. Der immer noch kräftige Wind bläst von hinten. Das macht das Anlegen an den Schleusenwänden, die manchmal nur 10 cm aus dem Wasser ragen, schwierig genug. Ungebremst durch stümperhafte Begleitung sind wir routiniert und schnell genug, den nachfolgenden Booten davon zu fahren. Nur einmal werden wir durch Gegenverkehr aufgehalten.

Schon um 13 Uhr haben wir die 12 Schleusen der Schleusentreppe geschafft. Dann gönnt man uns den ungewohnten Luxus, volle 20 km ohne Schleuse zu fahren.

Heute sind wir früh dran. Schon um 15 Uhr fest in Lay St. Remy. Es ist kühl und regnerisch. In einer Regenpause erkunden wir den kleinen Ort. Wir finden ein kleines Lebensmittelgeschäft und sonst nichts, nicht mal einen Bäcker.

Wir liegen sehr ruhig in einer sehr ländlichen Umgebung und lassen den Tag ganz langsam zu Ende gehen. Unternehmen kann man hier nichts.

### **Do. 12.7.2012 Lay St. Remy → Liverdun**

Gestern Abend ist noch eine zur Yacht umgebaute Peniche angekommen. Die Crew kommt von Australien, auf Europa-Urlaub mit Bootsfahrt. Sie machen sich auch fertig für die Weiterreise.

Der Tunnel ist gleich hinter der Liegestelle. Hier sind noch alle Lichter aus. Wir rauschen problemlos durch. An der ersten Schleuse sollen wir auf ein weiteres Boot warten. Das werden ja wohl die Australier sein, die uns dann bis Toul an den Fersen kleben. Es taucht aber ein völlig anderes Boot auf: die MOKARA. Gemeinsam machen wir uns an die 13 Schleusen bis Toul und sind bald ein eingespieltes Team.

In Toul ist noch viel Platz aber es ist uns noch zu früh und Hafen und Umgebung kennen wir von früheren Reisen.



Diesmal nehmen wir die kanalisierte Mosel Richtung Nancy. Nach weiteren 4 Schleusen kommen wir an die seeartige Verbreiterung der Mosel. Es ist sehr schön hier, wenn nur der ständige Wind nicht wäre. Wir finden den von hohen Bäumen rundum umgebenen Liegeplatz in einem stillen Seitenarm. Das stehende Wasser ist noch mehr verkrautet als bei unserem

letzten Besuch.

Diesmal wollen wir noch einkaufen. Ich vermute den Ort auf dem Berg. Nach dem mühsamen Aufstieg finden wir nur eine triste Wohngegende. Die Einkaufsmeile ist im Tal und beschränkt sich auf einen kleinen Lebensmittelladen und ein paar Bars.

### **Fr. 13.7.2012 Liverdun → Nancy**



Es regnet mal wieder. Wir sind auf eine englische Peniche aufgelaufen. In der Schleuse wird es eng für die beiden Schiffe. Nur noch wenige Schleusen bis Nancy. Daher haben wir Zeit, lassen die Peniche alleine weitermachen. Dann kommt die letzte Schleuse vor Nancy. Die hat uns beim letzten Mal richtig Probleme bereitet. Diesmal sind wir vorbereitet: Bimini ist gelegt und die



Schleusenstrategie stimmt. Nancy hat mehrere Häfen. Erst im hintersten Hafen finden wir den letzten freien Platz in einer Box. Alle nachfolgenden Boote müssen ins Päckchen. Wir machen unseren Einkaufsmarsch in die Stadt. Kaum zurück, beginnt es zu regnen. Es gibt immer noch die Light-Show auf dem Place Stanislas. Die hat uns bei unserem letzten Besuch hier sehr gefallen.

Diesmal, bei Regen, wird wohl kaum jemand hingehen.

Nancy ist eine wirklich schöne Stadt, mit prachtvollen Plätzen und beeindruckenden Gebäuden.

#### **Sa. 14.7.2012 Nancy → Enville**

Regen, Regen, immer wieder, für Stunden oder auch nur für Minuten. Dazu der verdammte Wind, der uns nun schon so lange belästigt. Kalt ist es dazu. Die 20 Grad-Grenze wird heute auch nicht verletzt.

Nach 9 Schleusen reicht es uns. Bei dem Wind ist jede Schleuse ein Geschicklichkeitsspiel um Libertys makellosen Rumpf. Bisher haben wir gewonnen!

Wir machen früh Schluss. Am Nachmittag scheint sich das Wetter zu beruhigen. Wir brechen auf zu unserem Orientierungsmarsch. Der Ort liegt in Agonie. Kein Mensch auf der Straße. Sind etwa alle verstorben?

Kaum sind wir zurück an Bord, da zeigt sich, dass der Wettergott schwer erkältet ist. Was wir für eine Wetterberuhigung gehalten haben, war wohl nur ein tiefes Luftholen vor einem heftigen Nießer. Das Unwetter entlädt sich explosionsartig. Das muss gut getan haben, denn bald erleben wir wirklich eine entspannte Beruhigung, sogar der Wind geht zu Null.

#### **So. 15.7.2012 Enville → Heming**

Am Morgen haben wir wieder normale Verhältnisse: Regen, Wind, kalt! Das wird wieder ein unangenehmer Tag. Wir durchfahren ein Gebiet mit Charterstationen und gestern war Crewwechsel. Daher haben wir heute bei den Schleusen häufig Wartezeiten durch Gegenverkehr. Ausgerechnet heute sind wir mit Schleusen reich gesegnet. 17 stehen auf dem Programm.

Wir kämpfen uns voran. Unterwegs treffen wir auf ein Charterboot mit englischer Crew. Sie wissen, dass die letzte Schleuse heute erst 3 Boote

abwartet, bevor sie aktiv wird. Wir haben den gleichen Weg, zu zweit sind wir also schon mal.

Plötzlich bringt die Bugschraube keine Leistung. Scherstift gebrochen. Das kennen wir schon. Die Engländer machen erst mal alleine weiter. Wir versprechen, schnell nachzukommen. Für mich ist die Reparatur schon Routine. Mit Tarjas Assistenz ist es schnell geschafft.

An der Talstation der kritischen Schleuse treffen wir wieder auf die Engländer. Volle 15 Meter werden wir hier angehoben. Da muss eifrig mit den Leinen gearbeitet werden. Ausgerechnet während der Schleusung regnet es besonders stark. Wir bleiben ziemlich trocken. Die Engländer haben keinen Schutz während der Leinenarbeit. Sie werden nass wie die Katzen, müssen sich erst trockenlegen. Wir machen noch eine Weile weiter. Es ist schon spät, als wir uns für eine ruhige Liegestelle entscheiden.

### **Mo. 16.7.2012 Heming → Lützelburg**

Mit 13 °C ist der Morgen kühl. Da aber windstill, ist das gut zu ertragen. Wir lassen es ruhig angehen. Bis Lützelburg ist es nicht weit. Die englische Crew ist schon vorbei. Wir sind mal wieder auf der Suche nach einer Bootstankstelle. Den sehr teuren Dieselpreis (1,85 €/l) wollen wir aber nicht akzeptieren. Bald kommen die beiden Tunnel von Arzviller und der anschließende Schrägaufzug, der uns wieder 44,5 Meter zu Tal bringt. Vor der ersten Schleuse warten schon 2 Boote. Wir lassen sie ziehen, um den unvermeidlichen Stress mit 3 Booten bei den Schleusungen zu vermeiden. Anschließend überwinden wir die 3 Schleusen bis zum Zielhafen ungestört.

### **Di. 17.7.2012 Lützelburg → Mutzenhouse**

In der Nacht hat es gestürmt. Es ist wärmer und noch trocken. Seit Tagen hat Tarja wachsende Probleme mit dem Essen. Auswärts essen kommt nicht mehr in Frage. Es muss etwas geschehen, mit ihrem Gebiss. Daher zieht es uns nach Hause, obwohl der August noch vor uns liegt. Savern ist die Anlaufstelle für alle Charterboote in der Umgebung. Daher ist es meistens voll hier. So auch diesmal. Wir waren schon einige Male hier, daher ziehen wir heute vorbei. 22 Schleusen heute, ich glaube, das ist unser persönlicher Rekord. Am Nachmittag wird das Wetter immer freundlicher. Sogar der Wind schläft ein. Am Abend machen wir einen ausgiebigen Spaziergang am Kanal entlang.

## **9 Endspurt über den Rhein**

### **Mi. 18.7.2012 Mutzenhouse → Rheinau**

Fast windstill. Schon früh warm. Der Wetterbericht verspricht einen Sommertag. Nur noch 27 km und 9 Schleusen bis Straßburg. Unterwegs machen wir einen Zwischenstopp zum Einkaufen.

Gegen 14 Uhr sind wir in Straßburg und am Ende unserer Frankreich-Reise. Unsere Vignette ist seit dem 15.7. abgelaufen. Um ganz sicher zu gehen, dass

wir ungeschoren davonkommen, nehmen wir auch noch die letzte Hürde vor dem Rhein.

Der empfängt uns ruhig fließend mit wenig Verkehr. Das wird sich erst morgen ändern. Bisher sind wir noch im schleusenregulierten Teil des Oberrheins. Nach wenigen Kilometern machen wir in Rheinau fest. Hier können wir für 1 Nacht gebührenfrei liegen.

#### **Do. 19.7.2012 Rheinau → Maxau**

Noch ist es freundlich, warm und windstill. Die Wolken sehen leider nicht nach einem stabilen Wetter aus. Viel Wind ist für heute vorhergesagt. Der Wind hält sich an die Vorhersage. Wird immer stärker. Er trifft uns von hinten. Sehr unangenehm beim Anlegen in den riesigen Rheinschleusen.

Bei der ersten der 2 Rheinschleusen kommt ein Talfahrer gerade rechtzeitig. Ohne Wartezeit können wir mit.

Der Wind nimmt immer noch zu, die Sicht wird schlechter. Wind und Strom haben die gleiche Richtung, daher halten sich die Wellen in Grenzen.

Bei der 2. Schleuse warten wir auf eine Mitfahr-Gelegenheit am Spotbootsteiger. Nicht lange, dann sind wir endlich im frei fließenden Rhein. Der steigert seine Geschwindigkeit von 3,5 auf stellenweise 9 km/h.

Der kräftige Wind setzt uns zu. In Maxau machen wir nur einen kurzen Spaziergang. Im Hafenrestaurant will Tarja noch mal testen, ob auch Weiches auf der Speisekarte steht. Immerhin sind wir noch in der Spätzle-Gegend.

#### **Fr. 20.7.2012 Maxau → Mainz**

Schön ist es nicht, sogar etwas regnerisch. Ohne Wind ist die Fahrt trotzdem angenehm. Wegen der hohen Strömung kommen wir gut voran. Tarja will bis Mainz durchfahren. In den verkehrsschwachen Phasen beruhigt sich das Wasser. Das passiert leider nicht mehr, nachdem wir die Neckarmündung passiert haben. Stampfen und Rollen wird unangenehm und anstrengend. Nach der ruhigen Kanalfahrt der letzten Wochen müssen wir uns erst wieder umgewöhnen.

Wir haben unsere alte 30/30-Regel wieder aufgenommen: 30 Minuten steuern an Deck, 30 Minuten im Warmen unter Deck. Das hilft ein wenig, die endlosen Stunden zu überstehen.

Wir sind gut 9 Stunden auf dem Rhein unterwegs, bevor wir in Mainz festmachen können. Das war ein langer Tag. Zum Ausklang gönnen wir uns noch einen Marsch durch die Altstadt und bewundern die hübschen Häuser, Plätze und Brunnen.

#### **21.7.2012 Mainz → Maimkur**

Grau und kühl wie immer.

Die Mainmündung ist gleich auf der gegenüberliegenden Rheinseite. Wir haben den Stallgeruch in der Nase, wollen endlich nach Hause. Die 4 Schleusen bis zum Heimathafen haben wir noch nie ohne Wartezeit geschafft. Auch diesmal brauchen wir 6,5 Stunden, bis Liberty für längere Zeit fest gemacht wird.

Während ich mich mit den Skatern zum Bahnhof aufmache, um das Auto für den Rücktransport aus der heimischen Garage zu holen, hat Tarja genug zu tun, unsere Kleider und Küchenutensilien zusammen zu packen.

Es wird 20 Uhr bevor wir Daheim müde in die Fernsehsessel sinken.

## 10 Zusammenfassung

Paris im Sommer ist wirklich nicht zu empfehlen, jedenfalls dann nicht, wenn man sich die Sehenswürdigkeiten dieser schönen Stadt ansehen will ohne allzu viel Zeit mit Schlagestehen zu verbringen.

Die Fahrt mit dem eigenen Boot hat uns einige neue Erlebnisse beschert. Die Erfahrungen bei dem Schleppkonvoi haben Nerven und Material gekostet. Insgesamt haben wir auf dieser Reise 7 Tunnel mit mehr als 17 km durchfahren, 5,7 km davon im Schlepp.

Das Schiffshebwerk von Strepny-Thieu mit dem gewaltigen Hub von 73 Metern ist deutlich eindrucksvoller als der Schrägaufzug von Arzviller (44,5 m), den wir auch von früheren Reisen kennen.

Leider war das Wetter nicht auf unserer Seite. Nachdem Tarja auch noch Probleme mit ihrer Kauleiste bekam, haben wir diesen Sommertörn etwas forciert beendet.

Insgesamt hat es trotzdem Spaß gemacht. Die Erinnerung daran ist ein Schatz, den wir liebevoll pflegen werden.

Bleibt nur noch, wichtige Eckpunkte der Reise aufzulisten.

<b>Anzahl Tage</b>	<b>63</b>
<b>Anzahl Ankerplätze</b>	<b>2</b>
<b>Anzahl freier Liegestellen</b>	<b>30</b>
<b>Anzahl Schleusen</b>	<b>318</b>
<b>Zurückgelegte Strecke (km)</b>	<b>2125</b>
<b>Motor-Betriebsstunden</b>	<b>261h</b>
<b>Anzahl Ölwechsel</b>	<b>1</b>
<b>Gesamtverbrauch Diesel</b>	<b>760 l</b>
<b>Spezifischer Verbrauch (l/h)</b>	<b>2,76</b>
<b>Spezifischer Verbrauch (l/km)</b>	<b>0,34</b>
<b>Durchschnittsgeschwindigkeit</b>	<b>8 km/h</b>
<b>Diesel kosten</b>	<b>942 €</b>
<b>Hafen- und Kanalgebühren</b>	<b>567 €</b>

**\*\*\***