Pas assez sec !

unterwegs auf französischen Kanälen im Sommer 2005
Reisebericht von Fredy Engeler und Ariane Lindegger auf Aramis

Endlich läutet am 15.7.2005 um 05:15 der Wecker! So gern bin ich schon lange nicht mehr so früh aufgestanden. Denn heute heisst dies vor allem eines; der letzte Tag vor den grossen Ferien will noch genommen werden. Kein Stau auf dem Arbeitweg - die Aargauer haben bereits Sommerschulferien – letzte Verrichtungen im Büro, Instruktionen an die Ferienstellvertreter, nochmals allen freundlich Fragenden bestätigen; Jawohl wir gehen wieder mit dem Schiff, dies Jahr bleiben wir aber in Frankreich und auch ja, erst ab ein paar Wochen hintereinander will fast ein Ablöseprozess vom alltäglichen (Arbeits)-Trott gelingen.

Jahresarbeitszeit und Überstunden sei Dank geht es schon um Mittag nach Hause zurück wo Smutje, Matrose, Ko-Steuerfrau und Lebensgefährtin in einem, kurz Ariane, seit Stunden mit den letzten Hausarbeiten beschäftigt ist. Ihre Hauptsorge gilt dem gesicherten Unterhalt unserer beiden Stubentiger. Obwohl schon über dreijährig und frech wie Oskar sind diese zwei stolzen Fellträger noch immer nicht in der Lage sich selber eine Büchse zu öffnen oder ihre Hinterlassenschaften geordnet und umweltverträglich zu entsorgen. Also wurde Irmgard, eine liebe Nachbarin, verpflichtet, sich doch den nächsten Monat um die Lieblinge zu kümmern.

Und nebenbei auch den Plantagen (wir werden diesen Herbst hoffentlich eigene Kürbisse verzehren!) noch etwas Wasser zuzuführen. So gegen 14 Uhr ist dann was in Koffern, Wäschekörben, Plastik- und Papiersäcken, Schachteln, Kartons, kleinen und grossen Taschen verpackt wurde auch ins Auto eingeladen und wir sind abfahrbereit. Oder wenigstens fast, denn Frischgemüse und Joghurts fehlen noch. Bei über 32 Grad Aussentemperatur wäre ja ein Früchtemüsli abends doch ziemlich verlockend, oder? Doch, das sehe ich ein, also streifen wir kurz nach dem definitiven und nur gelegentlich von einem traurigen Schluchzen unterbrochenen „Go-Entscheid“ der absoluten Katzennarr-Freundin noch die Tiefgarage unseres hiesigen Lebensmittel- Grossverteilers. Wir finden was wir suchen und sind kurz darauf wirklich unterwegs. Kein Stau vor, um und nach **Basel** und schon kurz nach 15 Uhr sind wir in unserem „Heimathafen“ **Kembs**. Hier ist es noch etwas wärmer und bis der volle Kofferraum entleert ist, fliesst einiger Schweiss. Die Ausladezeit reicht jedenfalls um unsere Trinkwassertanks voll zu bunkern. Und wer jetzt noch weiss, wie gross unsere bei Ankunft fast leeren Tanks sind, und die imposante Literleistung der Steghahnen in Kembs kennt, könnte zurückrechnen, wie viel Reisegepäck wir diesmal etwa mitführten … Frauen!

Aber wir schaffen alles, notieren vor der Abfahrt auch noch die Angabe des Stromzählers, hoffen nicht Ende Jahr wieder eine Riesenrechnung zu erhalten, weil sich alle Auswärtigen auch aus unserer Dose mit Strom verpflegten und funken, letzte stationäre Amtshandlung, die Schleuse in Niffer an, beten um "Vorbereitungshandlungen". Unserer Ferienfahrt steht nichts mehr im Wege! Wir binden uns gegen 16 Uhr los und lassen uns den Canal de Huningue runtertreiben.

Erstmals fällt mir im „**Loch-Ness**“ eine Strömung auf, die uns sogar mit dem **Canal-de-Hunigue** fahrend zu einer Korrektur zwischen den ehemaligen Brückenauflagern zwingt. Die Schleuse ist, als wir vorfahren noch nicht bereit, weil zwei kleine Schiffe sich, eben erst hochgehoben, in der Kammer offenbar so gut akklimatisierten, dass sie gar nicht mehr raus wollen.

Wir nutzen die Zeit sehr zur Verwunderung einer ebenfalls zum Warten verdammten Lastsschiffbesatzung zum letzten Bade im **Rhein-Rhone-Kanal** und ernten neidvolle Blicke von oben herab, tja, so ein Badeleiterchen ist halt schon eine feine Sache.

Bald sind wir (nur höhenmässig!) auf das Niveau des **Grand Canal** abgesunken und fahren mit einem Konvoi auf die Ecluse **Ottmarsheim** zu. Wir können auf der kurzen Strecke Schritt halten und dürfen mit den Frachtschiff „**Anneroos**“ und „**Adria**“ und dem Schlepper „**Harmonie**“ in die grosse Kammer einfahren. Dass die als zweitletzte einfahrende „Adria“ auf dem Vorschiff einen blauen Kegel mitführt, interessiert kein Schwe… ähh, niemanden. Nach der Schleusung, deren Kammer sehr zum Entsetzen von Matrosin Ariane hier keine Schwimmpoller aufweist, werden die vorne in der Kammer liegenden Arbeitsschiffe zügig beschleunigt, nur die „Adria“ bleibt zuhinterst backbord belegt. Gewohnt zu warten, verharren wir in gleicher Position, aber steuerbordseitig, bis uns der Skipper von nebenan mehrere Male winkt, wir sollten vor ihm ausfahren. Also werfen wir unseren Vetus-Wasserquirl an, tun wie geheissen, und werden dann aber schon nach kurzer Zeit vom Adria-Skipper ein- und dann auch überholt. Doch doch, die Wellen von einem nahe und parallel fahrenden Frachter schlucken wir gerne ….. Alle haben mehr Schub als wir und entschwinden langsam am Horizont. Vor Fessenheim mussten aber vor geschlossenen Toren alle verharren und wir holten wieder mächtig auf. Als ich 2 Kilometer vor der Anlage via Funk frage, ob wir auch noch mitdürften ….. wird dies abschlägig beschieden, der „hintere Frachter führe einen blauen Kegel, wir müssten auf den nächsten Schleusengang warten…) Konsequenz ist bestimmt nicht die Stärke des Schleusenmannes, oder ist ihm vielleicht gar am Ende nicht aufgefallen, dass nur eines der drei Schiffe in der Kammer damit "behängt" war?

Anyway, bald kommt der nächste Frachter und wir fahren mit einem Belgier mit. Vor Vogelgrün als wir langsam im Oberwasser auf das Tor zu dümpeln, bemerke ich, dass etwas grosses, helles, kantiges in der kleinen Kammer gehoben wird. Eine Ahnung lässt mich den Feldstecher suchen. Und tatsächlich, die Silhouette nimmt damit Gewissheit an, dass uns in Minuten etwas zu überrollen versuchen wird. Wir stehen wieder einmal kurz vor einer Begegnung mit dem Hotelschiff „**Britannia**“. Das Tor öffnet sich, das sehr lange, und eigentlich nicht sehr schiffig nur klobig wirkende Monstrum fährt aus. Ich bereite Ariane auf einen bösen „Kontakt der dritten Art“ vor und zeige auf die Wellen hinter dem beleuchteten Teil. Sie glaubt mir aber erst, als uns nur noch die Schiffslänge trennt. Hinter dem Britannia-Heck türmen sich, obwohl das Schiff kaum 200 Meter aus der Kammer raus ist und davor doch sichtlich zwei Schiffe warten (müssen) schon aufgewühlte, mindestens 1 Meter hohe Wasserhaufen. Bei einer Begegnung auf dem Fluss kann man solche Wellen mehr oder weniger parieren und quer dagegen anfahren, aber im Schleusenoberwasser ist alles enger. Und die Zeit reicht natürlich auch nicht mehr für einen Kontrollgang durch’s ganze Schiff um nachzusehen, was allenfalls „umfallgefährdet“ wäre und versorgt werden sollte. Ich empfehle Ariane sich gut festzuhalten und wir baden die Sache aus. Auch "Aramis" hält sich sehr tapfer, stampft aber natürlich von Wellenkamm zu Wellenkamm beträchtlich. Als ich höre, wie im Schiffsinnern Sachen umfallen, macht mich der Vorfall stinksauer und ich greife nach dem Kreuzungsmanöver zum Funkknochen, rufe den Kapitän des

Hotelschiffes auf und sage ihm Hochdeutsch, kurz und deutlich, was ich von ihm resp. seiner unkollegialen Fahrweise halte. Ich geb's zu, etwas mit „*/&=#ç…." kam glaublich auch vor.

Nach der Schleuse **Vogelgrün** schaue ich etwas wehmütig in die Einfahrt zum „Pionierhafen". Jugend- Erinnerungen an den Anfang unseres Schifffahrerdaseins werden wach. Sternenhimmel, Lagerfeuer und gute Musik bis spät in die Nacht. Es scheint, als wäre, es kann noch nicht lange her sein, wieder eine neue Einfahrt-Verbotsbeschilderung aufgestellt worden? Mit der (erlaubten) Zufahrt wird es wohl auf ewig dahin sein.

Vor **Markolsheim** setzt die Dämmerung ein. Macht nichts, denn wir kennen einen schönen Platz unterhalb der Schleuse. Ich funke also die mächtigen „Hüter der stählernen Wassertore" an und werde hingehalten; "wir sollten im Oberwasser warten", bekämen dann Bescheid. Nach einer Viertelstunde ziele ich auf die Hafenmole rechts vor der kleinen Kammer und belege einen Poller. Nach einer halben Stunde dann auch die weiteren (wobei fairerweise gesagt werden muss, dass es im Abstand unserer Bootsdimension nur einen verwendbaren Steinsockel dafür gab, das zweite Tau endete darum am Metallsockel einer Signaltafel..). Inzwischen ist es fast dunkel geworden. Nach 22 Uhr kommt ein riesiges Frachtschiff (wieder mit blauem Kegel) und die Signale bleiben auch nach dessen Einfahrt noch einige Zeit auf grün; vielleicht wäre das unsere Chance gewesen? Wir werden es aber nicht mehr herausfinden, denn unser Schiff ist inzwischen, nachdem wir ja bei einer Sichtweite von weniger als 1 Kilometer ohne Radar nicht mehr fahren dürfen, "entfunkt" und übernachtungsklar gemacht worden. Wir gehen ohne weitere Störung schlafen, freuen uns aber nur anfänglich über das vermeintlich ruhige Lager, ab Mitternacht ist nämlich „Heavy Traffic" angesagt, Containerschiff um Containerschiff, so als wären Umzüge und Transporte ab morgen verboten, passieren uns. Und die, die in die „kleine Kammer" eingewiesen werden, fahren im Abstand von knapp 20 Metern neben uns vorbei.

Aber auch unruhige Nächte haben ein Ende und so funke ich am Samstag, als ich den nächsten Frachter nahen sehe, schon kurz vor sieben die Schleuse an und erhalte die Erlaubnis, uns diesem anzuhängen. Versprochen ist versprochen, also raus, alle Leinen einziehen und uns nach dem Frachter auch noch in die Kammer würgen. Aber es wird kaum je wirklich eng, es sieht nur immer kurz vor der Einfahrt so aus, als hätte da „**unmöglich noch ein Schiff Platz**". Nach der Schleusung verlieren wir den Kontakt zum vorderen Schnellfahrer und sind bald wieder alleine unterwegs. Da Ariane immer noch friedlich schläft, fahre ich noch eine Tranche und erst nach der Schleuse Rhinau in den dortigen Altarm. Während ich belege, richtet die nun auch Aufgewachte den "Zmorgentisch" an, das Timing ist gut, bald geniessen wir Auge in Auge mit einer grossen Schwanenkolonie unser Frühstück. Ariane

fragt sich wo denn die Familien sind; hier handelt es sich offensichtlich um eine Ansammlung von Singles; Überschuss und/oder menschelt es bei denen auch schon? Nach der Nahrungsaufnahme fahren wir ganz langsam tiefer in den Altarm ein, bis nach der Insel die Wassertiefe merklich nachlässt. Als wir nur noch vom Tiefenmesser angezeigte 60 Zentimeter Fluss unter dem Kiel haben, wenden wir und hinterlassen eine braune Spur im leider nicht so sauberen und nicht zum Bad animierenden Wasser.

Die Abkühlung in den Fluten suchen wir nach der Schleuse **Gerstheim**. Auch dort kann man bequem in den Altarm einfahren, aber Achtung, auch dort wird das Wasser nach geschätzt einem Kilometer untief. Hier hat es kaum Schwäne und darum auch keine zu sammelnden Federn, nur einen Flitzer mit 8 Zylindern, der versucht mit einiger akustischer Umwelt-Belastung **mit einer Gummischicht überzogene Wasserratten durch Kreuzung mit einem Zugseil zu Skifahrern zu mutieren**. Wir kommen uns aber kaum in die Quere, geniessen die Abkühlung. Nun steht noch die Schleuse **Strasbourg** auf dem Programm, aber auch hier, an diesem Morgen läuft es perfekt, dürfen wir ohne Wartezeit in dritter Position, mit einfahren. Neben uns liegt „**Irene**“, ein recht gut besetztes deutsches Ausflugschiff der 20 Meter – Klasse. Nach seitlicher Beschriftung zugelassen für 100 Passagiere (??Wahnsinn!!). Bei uns kommt das „Zoo-Feeling“ auf, als die da drüben Kameras schussbereit machen, auf uns halten und abdrücken. Sehen wir tatsächlich keine zwei Tage nach dem Start schon so exotisch aus?

Eine halbe Stunde später passieren wir dann im Schraubenwasser des vorgenannten Fahrgastschiffes auch noch Strasbourg – Sud. Und sind einmal mehr nicht sicher, ob wir in dieser Kammer nun etwas angehoben, ein bisschen abgesenkt oder einfach nur durch die von der Seite einrollenden Schleusentore aufgehalten wurden. Gegen halb zwei fahren wir die Stege von Koejac an. Mit grossem Hallo werden wir von den „**Copain**“-Eignern **Hans + Heidi** erwartet und begrüsst. Doch, sie sind auch schon wieder hier, da noch einige Zeilen (alte und neue) in der Mängelliste stehen. Wir spülen den „Staub der vergangenen Kilometer“ gemeinsam runter, alle haben sich viel zu erzählen, haben wir uns doch schon Wochen nicht mehr gesehen. Abends unternehmen wir, als gegen 19 Uhr das Barometer in Copain schon fast unter 37 Grad zu fallen droht und **Addis**, die siamesische Bordkatze durch angeregtes Kratzen an den weissen Kunstlederpolstern der Achterdecksitzgruppe zu verstehen gibt, dass sie schon keinem Hitzekollaps erliegen werde, einen längeren Spaziergang ins Zentrum von Strasbourg. Geniessen da ein feines Nachtessen in einem Restaurant mit einem grossen Balkon über den Fluten der **Ill**.

Am Sonntag, nur des Neides halber sei festgehalten, dass er auch schön und heiss war, lassen wir es ruhig angehen. Gebadet hätten wir zwar gern, aber der Leidensdruck war noch zu wenig gross, als dass wir uns dem

Hafenwasser von „**Port Koejac**“ anvertrauen wollten. Also befeuchteten wir unsere austrocknenden Körper von innen. Dann mit der von Hans installierten Dusche ab Stegwasserversorgung auch noch äusserlich. Das Nichtstun liegt mir nicht besonders, also beschliesse ich im Laufe des Mittags den jetzt genau 3 Jahre in Betrieb stehenden Impeller zu ersetzen. Ich verstehe zwar nicht, warum zwei der vielen Schrauben des Impellergehäuses erst erreicht werden können, wenn zuvor der darüber führende dicke schwarze Schlauch demontiert wird, tue es aber und setze die Bilge damit schon einmal mit ein paar Litern unter Wasser. Das Gummiteil wird dann mit Schraubenzieherhilfe rausgehebelt und begutachtet. Es sah trotz inzwischen knapp 550 Betriebsstunden meines Erachtens noch gut aus, aber nun hat es Spuren vom herausnehmen, also wird es jetzt ersetzt und damit das Gewissen beruhigt; gell Hans. Der Einsatz des neuen Impellers gelingt dann auch irgendwann. Präziser eigentlich sofort nachdem ich ihn endlich gründlich mit Vaseline eingestrichen habe. Neue Dichtung auf's Gehäuse, Deckel drauf, Probelauf; alles dicht! Damit brauche ich für diese Woche keinen Saunagang mehr, der halbstündige Aufenthalt im Motorraum hat mir völlig genügt. Ariane verwöhnt mit einem Freddocino, einem Eiscafé. Dann steht ein Spleisskurs bei Hans auf dem Programm. Wir sehen staunend zu, wie er das neue Tau von Ariane mit einem „Auge“ versieht. Tja, Hans ist schon lange dabei, er kennt alles, weiss alles und kann auch alles.

Gegen Sonntagabend laufen noch zwei Yachten den Steg an, ein Pärchen kennen wir gut. **Anneke + Michel** kommen eben mit ihrer „**Cassiopeia**“ von einem Kurztrip zurück. Das Cabrioverdeck sieht irgendwie lädiert aus, eine Blache ist mit elastischen Schnüren halb darüber gezogen. Ärgerlich berichtet der Skipper, dass eine, eigentlich (für ihre Untiefe) bekannte Brücke auf dem Rhinau-Kanal, kurz vor Booftsheim im Wege stand. Ah ja, wir erinnern uns an ein ähnliches Treffen im vergangenen Herbst. Nur eine Brücke ist um einige Zentimeter tiefer, und es hat, auch bei uns, damals, nur knapp nicht gereicht; eine grössere Welle bei der Passage und schon war es passiert….. . Wir trinken etwas zusammen und „klönen“ über unnötige Erfahrungen im Zusammenhang mit viel zu tiefen Brücken und ähnlichen unnützen Bauwerken.

Zurück auf unserem Schiff überkommt uns die Lust nach Süssem. Wir überreden unsere Nachbarn vom Copain auch heute mit uns einen Stadtbummel zu unternehmen und finden schliesslich in der Nähe des Zentrums einen Patisserie-Café-Boulanger mit vielen (leeren) Tischen im Freien und recht umfangreicher Dessertkarte. Aber zu früh gefreut, auch wenn man die (lange) Wartezeit auf die Bedienung und den hohen Preis nicht mit einbezieht; diese Auswahl war nicht gut; das Eis schlecht und beim auf den Tisch stellen schon zerlaufen. Wir fahren mit dem Tram ans „Quai de Belges“ zurück nachdem sich Hans und Heidi auch noch

über einen Billetautomaten ärgern mussten, der die gelösten Fahrscheine statt sie zu entwerten gleich einzog, resp. sie danach zurückbehielt. Und zwar nicht nur beim einen, sondern auch beim zweiten Billet, das ihm (man mag es naiv nennen, aber das wäre falsch) aus Ungläubigkeit über das Gesehene auch noch anvertraute. Mögliche Magen / Darm-Scherereien vorausahnend, beschliessen wir allenfalls aufgelesenen Softice-Bakterien gleich den Garaus zu machen und genehmigen uns vor dem Schlafengehen noch einen währschaften Pernod.

Am Sonntagmorgen verabschieden wir uns von unseren Freunden und nehmen vorbei an einer ganzen Ausstellung von schönen, interessanten und anderen Pénichen bald den **Rhein-Marne-Kanal** in Angriff.

Um 9 Uhr, kurz nachdem wir mit gehörigem Abstand die politische Schaltzentrale der EU passiert haben, stehen wir vor der ersten Schleuse ….. und müssen warten, weil sich bereits ein absenkendes Schiff in der Kammer befindet. Später erfahren wir, dass bereits ab 7 Uhr in der Früh hätte geschleust werden können …. dann bleibt das Tor offen und das Signal vor der Einfahrt auf rot / grün stehen. Nach einigen Minuten beschliessen wir nicht länger auf grün zu warten und fahren in die Kammer ein - bevor es ein anderer tut. Wir belegen und bemerken, dass eine junge Frau, offenbar von der "VNF" (Voie Navigable de France) angestellt, neben dem Schleusenhaus steht. Sie tut aber nichts (dergleichen), wir ziehen (selber, mit eigener Muskelkraft) die blaue Stange und leiten die Schleusung ein. Das Tor schliesst sich und alles läuft wie gewohnt. Die Frau scheint keinen Auftrag zu haben, ist wohl mehr aus Dekorationszwecken da … auf keinen Fall kann ihr die Steuerung der Lichtsignalanlage obliegen .....

Mit Genugtuung stellen wir wenig später fest, dass wir angehoben werden und einer Weiterfahrt nichts mehr im Wege steht. Wir kommen zügig voran, wenigstens die ersten 3 Schleusen, dann realisieren wir auf vielleicht 150 Meter, dass sich offenbar ein „Kuckuck“ in unseren Rhythmus eingeschlichen hat und gerade alleine in die nächste Kammer fährt. Noch ahnen wir nichts Böses, es haben ja mindestens 2 Schiffe unserer Grösse in einer Kammer mit **Freycinet**-Ausmassen (39 x 5.10 Meter) Platz. Als wir noch etwa 50 Meter vor der Einfahrt entfernt sind, realisieren wir, dass sich die Tore langsam schliessen. In der Kammer steckt aber nur ein Schiff; an deren Heck, das haben wir ge-

rade noch bestimmen können, eine belgische Flagge weht. Ich hupe um ihm zu signalisieren, dass er nicht alleine unterwegs sei. Das gleiche wiederholt sich aber auch an der nächsten Ecluse. Da wir nirgendwo belegen können, hupe ich diesmal eindringlicher, tatsächlich vielleicht schon mit einer minimal, vielleicht im Unterton, bemerkbaren Spur an Gehässigkeit …..

An der übernächsten Schleuse das gleiche Spiel, diesmal kann ich aber "Aramis" an den waagrechten Dalben vor der Einfahrt festmachen. Ich gehe zur Schleuse hoch; das belgische 9 oder 10 Meter Boot steht mitten in der Kammer und ist schon zur Hälfte aufs neue Niveau angehoben, ein älteres Pärchen hält das Schiff mühsam je mit einer Leine hinten und vorne leidlich in Position. Beide haben mir den Rücken zugewandt und sind voll auf ihr Manöver konzentriert. Ich gehe ebenfalls bis in Kammermitte, stelle mich hinter ihnen auf die Brüstung und lasse meinen Gefühlen in Mundart-Dialekt lauthals freien Lauf ….. Beide schrecken zusammen, er leiert hilflos die „nix-verstahn-Masche“ vom Zaun, macht aber dann doch den Eindruck, begriffen zu haben, dass sie in der nächsten Schleuse nicht mehr alleine belegen sollen. Ob sie's auch getan hätten, werden wir allerdings nie erfahren, denn erstens kommt kommt sowieso immer alles anders, als man zweitens denkt ….

Wieder eine Schleuse weiter steht dann das belgische Schiff allerdings still und brav steuerbord am Ufer und wartet. Aber nicht auf uns, denn wir erkennen bald den wahren Grund; in der Kammer steckt eine grüne Péniche. Während wir noch überlegen, wo wir mangels Pollern oder steilen Ufern belegen könnten um das Lastschiff passieren lassen zu können, schaue ich nochmal durch den Feldstecher nach vorn. Oh Schreck, das ist gar nicht der Bug, den ich da vor uns sehe, es handelt sich um das ausladende Hinterteil, was dann heisst, dass das gute Stück uns nicht nur im Moment, sondern auch vor den nächsten Kammern künftig im Weg sein und uns zeitlich spürbar aufhalten könnte.

Wir rufen deshalb unsere Freunde von der „**My Way**“, also **Astrid** + **Andi**, die von den Töchtern **Caroline** + **Nicole** begleitet werden, mit denen wir uns in Saverne zwecks Austausch von Klönschnack etc. treffen wollten, an und teilen ihnen mit, dass wir es wohl heute nicht mehr schaffen werden, unser Etappenziel zu erreichen. Knappe Antwort: „Also fahren wir euch entgegen!“. Gesagt getan und wir treffen uns gegen 17 Uhr in **Steinbourg**.

Leider ist der dortige Rastplatz bezgl. **Wassertiefe** den Larsen entlang **nicht** wirklich **über allen Zweifeln** erhaben. Astrid traute dem Tiefenmesser jedenfalls auch nicht, sie gibt zu, dass sie noch in ihren Kleidern steckend, auf einer persönlichen Messung bestand und bestätigt, dass der erste halbe Meter ab Ufer kaum Oberschenkeltiefe aufweist. Wir messen mit Aramis nach und stehen auch bald auf, also beide Ballonfender an steuerbord und dann Heringe und Leinen raus. Bald sind wir fest und rapportieren uns gegenseitig, sie über ihre vergangene Ferienwoche und wir über unsere bisherige Anfahrt.

Es scheint, dass kein Kanalabschnitt und keine Ferienwoche verstreichen, ohne dass sich irgendein Skipper besonders (meist unangenehm und negativ für die übrigen Skipper oder mindestens die Umwelt) hervortut. So erfahren wir beispielsweise, dass wir einem weissen Schiff, welches deutlich mit „**Robert**“ angeschrieben sei, am besten weitläufig aus dem Weg gehen sollten, dessen Skipper würde nämlich gar nichts kennen, schon gar nicht die Dimensionen seines 10 Meter-Kreuzers …. Wir wollen uns das merken, beschliessen nach dem Apéro gemeinsam essen zu gehen und tafeln mit sehr gutem Preis-/Leistungsverhältnis im Restaurant direkt neben dem alten Schleusenhaus.

Gegen 22 Uhr gelingt es noch trocken auf's Schiff zu kommen und wie wir uns den Schlummertrunk auf unserem Achterdeck genehmigen und **"Aramis" zum 3. Geburtstag gratulieren**, entladen sich die über uns kumulierten Wolken. Ich erwache mehrmals in der Nacht ab des heftigen Regens und / oder der gut frequentierten Eisenbahnstrecke kaum 100 Meter vom Kanallauf entfernt.

Der Montagmorgen zeigt sich bedeckt und wir kommen nach der Verabschiedung der „My Way“ – Besatzung flüssig voran. Kurz vor Saverne bemerken wir ein Eignerpaar, "sie" schon abgesprungen auf dem Treidelweg, "er" noch auf Deck, wie sie quer zu einem larsenbewehrten Ufer versuchen dieses einzunehmen. Als wir passieren springt er eben auch vom Sideboard und hilft ihr das Schiff den Larsen entlang zu schrammen. Alles ohne tiefhängende Fender! Das arme Schiff, das hat es bestimmt nicht verdient. Als wir vorbei sind, schaue ich nochmals zurück; am Spiegel der beigen Yacht steht in grossen Buchstaben „Robert“ … No comment!

Es gelingt kurz vor Mittag in **Saverne** vis-à-vis von Château Rohan sogar noch einen Molenplatz zu kapern. Nicht zu früh, denn schon um eins ist fast alles besetzt. Nicht alle bleiben, aber fast jede Besatzung will hier mindestens kurz anlegen und durch die Stadt promenieren. Wir erleben vom sicheren Deck aus haarsträubende Ein- und Ausparkmanöver. Einmal mehr!

Am meisten ärgern wir uns, als wir eine ca. 8 oder 9 köpfige Schweizerbesatzung ausmachen, die mit ihrem 13 Meter-Mietboot anlegen wollen und die bei strahlendem Sonnenschein ohne mit der Wimper zu zucken, infolge des starken Seitenwindes an einem geklinkerten Massiv-Holzboot entlang schrammen, dessen Blache durch wildes darauf herumtrampeln während des Abstossmanövers auf- und zurückziehen, danach schliesslich parken und sich so geben, als wär nicht's geschehen. Wir überlegen uns, ob uns das ganze etwas angeht, kommen zum Schluss, dass wir wohl auch froh wären, wenn jemand anders, falls wir unser Schiff mal hier liegen lassen müssten, zur richtigen Zeit einschreitet und stellen die Leute zur Rede. Fragen, als sie uns verständnislos anblöcken nach, wie sie das fänden, wenn ihre während den Ferien irgendwo hier in der Gegend parkierten Autos so oder ähnlich behandelt würden. Und was wohl der Besitzer des Bootes dazu sagen würde, wenn er ausser den vielen Kratzern am Bug nach seiner Rückkehr auch noch einen absolut unnötigen Wasserschaden im innern feststellen müsste? Man gelobt Besserung und bringt immerhin das mit der Abdeckung wieder in Ordnung.

Dann wird gebummelt und die Lebensmittelvorräte aufgefüllt. Offenbar hat sich schon das richtige Ferienfeeling eingestellt, denn ich kann den heutigen Wochentag nicht mehr sicher nennen.

Unsere Holzgiraffe vom letzten Besuch in Saverne erhält ein Gspändli, Ariane kauft nämlich ein herziges Holzkätzchen. Mittels eines Besuchs im Super-U ergänzen wir unseren Cider-Vorrat, dieser hat schon wieder bedenklich abgenommen. Der starke Wind hält den ganzen Tag an. Heute wird es nicht spät, wir möchten morgen früh ablegen um der Mietbootarmada zuvor zu kommen.

Dienstagmorgen ist es um 6 Uhr schon stahlblau; Freude herrscht … Bis 7 Uhr ziehen aber viele Wolken auf. Das hin und her bleibt den ganzen Tag und es windet weiter. Durch ein Telefon von Ariane's Eltern erfahren wir, dass gestern auch in der Schweiz viel los war (in Montreux wären Windgeschwindigkeiten bis 165 km/h gemessen worden, stärker als Lothar! Ein Hochhaus in der Stadt büsste eine ganze Scheibenfront ein!). Wir sind die ersten die schleusen, kommen zügig bis **Lutzelbourg**. Versorgen uns während der Stadtschleusung mit frischem Brot. Dann ereilt es uns … kurz vor dem Wendebecken unterhalb **Arzviller** kommt uns ein Ausflugsschiff entgegen und passiert uns. Wir fahren bis zu den letzten Pollern vor die Wanne des Schrägliftes. Dieser ist gerade zwecks Absenkens unterwegs, mit einem zweiten Ausflugsschiff. Wir warten bis es unten ist, machen dann die Leinen los und lassen uns ins Becken treiben. Von hinten nähert sich nun wieder das erstere Schiff, fährt an uns vorbei. O.K. kein Problem, dann fahren wir halt mit diesem ein.

Denken wir naiverweise. Der Lift ist nun unten, das zweite Schiff fährt langsam aus der Wanne, vielleicht dreissig Meter ins Wendebecken hinein, wendet … und fährt wieder in die Wanne. Und hinter ihm schliesst nun das erstere auf. Punkt. Damit ist die Kammer voll und die Tore gehen wieder zu. Dann tut sich erstmals gar nichts mehr. Nach langen Minuten, als müssten die Kapitäne der Ausflugsschiffe auch jedes Mal ihre Schiffspapiere zeigen, geht der Lift endlich wieder nach oben. Wir fahren wieder ans Ufer und belegen erneut … übrigens, Ariane hat zwar beim Urlaubsstart für die „vielen kommenden Schleusen" ultimativ neues Belegsmaterial gefordert (und auch ein Seil erhalten), aber wehe, ich würde nun „ihr" neues Material auch einmal einsetzen wollen. Die noch vor Neuheit glänzende Leine hängt separat an einer Reling … und wird geschont.

So vergeht die erste Stunde. Der Lift bleibt oben und wir sehen, dass zwei Mietschiffe einfahren. Dann senkt sich das obere Guillotinentor, resp. wenigstens bis zur Hälfte, nun geht es wieder auf, das zweite Schiff in der Kammer wird losgebunden und nach vorne gezogen, so dass noch ein drittes einfahren kann. Jetzt geht das Tor ganz zu. Und ir-

gendwann spritzt schliesslich auch Wasser in den seitlichen Ablauf; ein Zeichen, dass die Wanne abgenabelt hat und unter Einhaltung physikalischer Grundsätze nach unten strebt. Während sie aber nun abgesenkt wird, sehe ich, dass sich von hinten eine Péniche nähert (und diese haben ja bekanntlich alle Rechte; sprich die Vorfahrt) und als die Kammer unten ist und die Mietschiffe raus sind, ist der Lift noch oben damit schon wieder vergeben und auch die zweite Wartestunde schon halb durch. Das Spiel wiederholt sich, denn als die Kammer wieder mit Mietschiffen nach unten unterwegs ist, nähert sich, wer mir's nicht glaubt, mag einfach nicht weiterlesen, eine zweite Péniche. Diesmal wenigstens was für's Auge, denn hinter dem grossen Ruder steht eine attraktive junge Frau im Minirock. Sie zieht das Lastschiff sicher und gezielt an allen, inzwischen warten sicher über 10 Yachten resp. Mietschiffe unten, vorbei, direkt vor das untere Tor.

Die dritte Kammer nach oben ist nun auch verbucht. So gegen halb drei, Ariane hat sich ein Mittagsschläfchen genehmigt, ich ein paar Malerausbesserungsarbeiten erledigt, sind wir dann aber auch dran. Die lange Wartezeit scheint mehreren von den Newcommern die History-Erinnerung schon etwas verblasst zu haben, denn etwa vier davon binden ebenfalls ihre Kähne los und starten ihre Diesel um einfahren zu können …. aber schliesslich, dank einiger Jahre Fahrpraxis, in denen man sein Schiff und dessen Fahreigenschaften gut genug kennen lernte … sind wir (die wir ja auch als erste hier waren), schneller und die anderen stehen sich in der Einfahrt gegenseitig im Weg. Die Kammer wird gefüllt und nun fahren auch wir los. Unterwegs nach oben müssen wir unsere Schiffspapiere der auf dem Lift mitfahrenden Hostess zeigen. An der oberen Station hängen viele Ausflügler übers Geländer und unsere Ankunft wird von zahlreichen Paparazzi-Kameras festgehalten, schön!, so müssen sich Stars täglich vorkommen …
Vor den 2600 und 450 Meter langen **Tunnels nach Arzviller** dürfen wir dann auch wieder etwas warten, da die vorausfahrenden Pénichen für die Passage länger brauchen. Das Wetter macht immerhin mit, es braut sich zwar rundum etwas zusammen aber über uns kommt es nie zu Schauern.

Bei der Schleuse von **Réchicourt** schliessen wir auf eine der Pénichen auf und sehen voll Bewunderung zu, wie das 39 Meter lange Schiff mit wenig Fahrt in die Kammer gelenkt wird. Während der Bug noch die Einfahrt zur Schleuse passiert, eilt der Steuermann im Laufschritt auf dem Gangbord nach vorne und wirft dann ein Tauende über einen der vorderen Schleusenpoller und bremst damit sein Schiff ab, dann eilt er nach hinten, nimmt Kraft zurück und belegt auch hinten, alles alleine! Hätte er den vorderen Poller nicht getroffen, würde ihm die Zeit nie gereicht haben, wieder nach hinten zu rennen und das Schiff noch vor dem Schleusenende mit Maschinenkraft anzuhalten ….. !

Kurz vor 18 Uhr sind wir schliesslich mit dem Abschleusen auch noch dran. Die 15,5 Meter die wir im Schlund der Anlage verschwinden, der über uns immer kleiner werdende Himmelsausschnitt, die dumpf ächzenden und gierenden Töne die der überdimensionale Schieber beim Freimachen der Ausfahrt von sich gibt, machen jedes Mal

Respekt, würden als Kulisse für einen Horrorfilm jederzeit herhalten. Apropos, wenn man nach der Passage auf das Schleusengebäude zurücksieht, überkommt man nochmals Hühnerhaut, denn vertrauenserweckend sieht das Ding keinesfalls aus.

Mit der vom Ecluier (ohne Quittung) erhaltenen Remote fahren wir weiter, erreichen unser Etappenziel Bataville (Ecluse 7) aber nicht mehr. Wohl bringen wir die Schleuse

davor noch zum Fluten, aber als sich die Tore öffnen sollten, springt das Lichtsignal plötzlich auf Rot. Die Uhr zeigt **18:46**. Wir belegen, das Sportschiff welches die letzten Kammern mit uns teilte, ebenfalls. Dessen Führer glaubt an einen Defekt, geht zur Schleuse vor und kommt resigniert zurück; rapportiert, dass auf diesem Kanalabschnitt offenbar wieder andere Öffnungszeiten gälten. Während auf den Tafeln die einem vor allerlei Gefahren im Zusammenhang mit Schleusen warnen, auf Klebern als Endzeit noch 19 Uhr abgelesen werden kann, hat ihm eine Lautsprecher-Stimme von der angefunkten Leitstelle als (neue) Feierabendzeit nun 18:45 angegeben …. also belegen wir unsere Hobbygeräte definitiv. Um viertel nach sieben kommt ein VNF-Fahrzeug vorbei, ein Angestellter macht sich am Steuerpult zu schaffen und leert durch seine Manipulation die jetzt fast volle Kammer. Dann geht er wieder ….

Das Wetter war uns nun offenbar lange genug wohlgesonnen, als wir fest sind und unsere Begleiter vom Sportboot namens **Volker** und **Heidi**, begleitet von Klein-**Jana** zum Apéro auf unserem Deck eingeladen haben, entlädt sich ein Wolkenbruch. Wir geniessen die Launen der Natur und prosten uns zu. Im Gespräch erfahren wir, dass sie ganze 3 Stunden nach uns in Lutzelbourg gestartet sind, die 2 Pénichen da noch passieren liessen und jetzt zur selben Zeit am selben Etappenziel landeten. Die ganze Nacht bleibt es feucht, am Morgen ist unser Schiff immerhin schön sauber.

Am Donnerstag morgen blinzelt die Sonne schon wieder durch, über dem Kanal liegt eine ca. meterhohe Nebelschicht, Superfotomotiv. Hat sich Volker auch gedacht und uns dieses Foto zur Erinnerung überlassen:

Aussenlieger dessen Eigner wohl schon einige Zeit nicht mehr auf dem Schiff waren (erkennbar an den 5 kg. Spinnweben), festzumachen um das Mietschiff umzuhängen.

Dies geht dann aber nicht, weil neben der Pénichette ein vom Kanal her nicht sichtbarer kleiner Ponton unnötigerweise den Platz versperrt und wir fragen die Leute vom Steg, ob wir wohl bleiben könnten, wo wir erst provisorisch belegten. Da niemand etwas dagegen hat, melden wir uns beim Hafenmeister. Und da auch ihm unser Platz recht ist, bezahlen wir für zwei Nächte und erhalten einen Stegschlüssel. Beim zurückbummeln sehen wir am uns gegenüberliegenden Steg ein uns vertrautes Schiff, die „**Estella**“ von **Robi** und **Monika**; Stegnachbarn aus unserem Heimathafen. Wir klopfen an deren Bug und ernten ein herzliches „Hallo“, ver-

Als ich die Fenster innen und aussen reinige, entdecke ich einen Plastiksack an unserem Einstieg. Er enthält eine frische Baguette. Sehr aufmerksam von unserem Nachbarn der frühmorgens schon die Versorgung im Dorf klärte; **maximalen Dank!** Nach neun Uhr machen wir die Leinen los, geniessen Baguette, Konfitüre und feinen Kaffe während der gemächlichen Fahrt und erreichen so mit Sonne, Wolken und ganztags wehendem Wind (nonstop) nach 18 Uhr **Nancy**.

Wir suchen Steg um Steg nach einem freien Platz, umsonst. Dann meinen wir zu sehen, dass eine kleine Miet-Pénichette zwei Plätze besetzt und beschliessen an einem längeren

einbaren einen gemeinsamen Schlummertrunk.

Zurück auf dem Schiff registriert Ariane wieder einmal ein SMS von unserer sehr geschätzten Katzenhüterin Irmgard; sie orientiert, dass es den beiden Schlitzohren gut ginge und dass die Pelzträger übrigens sehr selbständig wären; in der letzten Nacht hätten sie zwei oder drei Packungen Katzenfutter, die als Vorrat auf der Küchenkombination zuhause herumstanden, aufgeschlitzt und sich selber bedient!

Da es draussen nach 20 Uhr nicht mehr so warm ist und wir dank langem Bordkabel an

Landstrom gelangen, beschliessen wir unserem mitgebrachten Schmelzkäse den Garaus zu machen. Was gibt es schöneres als eine warme Jacke anzuziehen und beim heute frischen Einnachten auf dem Deck ein Raclette zu geniessen? Nach dem Essen treffen wir Hell's und werden über News der letzen 2 Monate seit ihrem Start, von der Saar und Mosel, der offenbar gut funktionierenden erst kürzlich wieder eröffneten Schleusentreppe bei Nancy, den hiesigen Sehenswürdigkeiten und vielem mehr orientiert.

Freitag. Nun sind wir schon fast eine Woche unterwegs. Das Wetter will sich heute nicht recht entscheiden. Mal blau, dann stundenlang grau, es macht an Regen herum, es windet, Niederschlag gibt es aber doch nicht. Der Schreiber bemerkt beim Stadtbummel merkwürdiges, die haben hier ein öffentliches Verkehrsmittel, dem sie „**Tram**" sagen, aber es hat pro Richtung nur ein „Geleise". Also muss die Vorbeifahrt eines solchen Gefährts unbedingt abgewartet werden. Das Vehikel stellt sich dann schnell als verkappter Bus mit 4 Achsen und pneubestückten Rädern und einer in die Strassen eingelassenen Leitschiene heraus und wird, damit das ganze aktenkundig ist, natürlich fotografiert:

Dann pilgern wir zum **Stanislav-Platz**; soll irgendein sehr begüterter Vater oder Schwiegervater vor Urzeiten als Brautgeschenk oder Mitgift geschaffen, sprich erbauen lassen haben. Und tatsächlich, auch uns imponiert das Bauwerk, die schmiedeisernen Gitter mit Goldapplikationen, die Brunnen in zwei Ecken, die ganze Anordnung und Aufteilung der Gebäude. Deren Proportionen und Höhen etc. sind sehr gefällig und werden, natürlich ebenfalls fotografiert:

Dann suchen wir das uns ebenfalls zur Besichtigung empfohlene Bahnhofcafé im strengen Jugendstil. Umsonst, am und im Bahnhof wird gerade grosszügig umgebaut, offenbar auch das Restaurant. Also lassen wir uns ganz in der Nähe für knapp 6 Euro zwei grosse Tassen dunkel eingefärbtes, heisses Wasser ohne genau zuordnenbaren Geschmack andrehen. Nie mehr „Grand Café noir"!

Abends bummeln wir nochmals zum Stanislav Bauwerk und staunen ab dem Eindruck wenn einige hundert Lampen die Gebäude und den Platz stilvoll beleuchten.

Am Samstag finden wir den Marché au Puce, der aber eigentlich eher Antiquitäten-Markt heissen sollte. Schnäppchen sind aus unserer Sicht nicht möglich, die Sachen sind allesamt sehr teuer ausgeschildert. Die Beste von allen Begleiterinnen weiss sich aber trotzdem zu helfen, denn sie hat bald einen

Trocante-Laden ausgemacht. Und so wird die im letzten Jahr in Saverne erstandene Holzgiraffe aus Indonesien bald Gesellschaft gleicher Rasse erhalten. Und damit die Giraffe jetzt bis zu unserer Rückkehr nicht so alleine auf dem Schiff sein muss, erhielt auch sie Gesellschaft: Zwei flache, hohe Katzen, eine Katzenstatue und ein Elefant mit langen Beinen (wer Dali's Bilder kennt, weiss ungefähr was ich meine) …..

Auf dem Rückweg schlendern wir auch noch etwas am Hafenquai entlang und bewundern was hier ganz ohne Gezeitenkraft angespült wurde. Und tatsächlich finden wir ein Unikat, welches sich lohnt kurz stehen zu bleiben und die Augen alleine weiterwandern zu lassen. Was mag dieses Ding in all den Jahren schon erlebt haben, was gäbe es wohl zum Besten wenn es nur sprechen könnte?

Gegen 13 Uhr verabschieden wir uns und fahren in rund 4 Stunden nach **Toul**. Die letzten Schleusen in Begleitung eines französischen, pénichenähnlichen Wohnschiffes.

Infolge „**Réstriction d'Eau**" wird im Moment nämlich gerade kein Schleusenwasser verschleudert; sondern es werden zur besseren Ausnützung des kostbaren Guts Konvoi's gebildet. Dann passiert es: In der zweitletzen Schleuse hat Ariane eben glorioserweise den sicher nicht einfach zu erreichenden über 1 Meter über ihrem Kopf und auch auf der Kammermauer noch etwas zurückversetzten Poller mit dem Festmachtau getroffen und genügend Leine ausgeworfen, damit wir ab unserem Heckpoller bequem mit Motorenkraft hochschleusen können, als ich das Schiff mit dem Rückwärtsgang verzögern und ganz anhalten will. Der Gang lässt sich zwar einlegen, aber der Motor kommt nicht auf Touren. Das trägt mir dann natürlich einen verständnislosen Rüffel ein, etwa der Art: „**Warum bremst du nicht endlich?!!**" Tja, würd ich ja gerne, aber eben …. Nach der Schleuse prüfen wir sofort nach, was vorliegt, kommen aber zu keinem Befund, jetzt funktioniert wieder alles. Hatte sich vielleicht temporär etwas um den Propeller geschlungen?

Wir finden im kleinen Hafen genügend freie Plätze, belegen mit dem Bug gegen den Steg, was hier gar nicht so einfach ist, denn die Stege sind sehr kurz und werden nur von kleinen Auftriebskörpern über Wasser gehalten. Als ich zwecks Hilfestellung beim Anbinden auch noch auf den Steg springe und wir zu zweit darauf balancieren wollen, krie-

gen wir doch tatsächlich nasse Füsse! Die Mühe gelingt aber schliesslich doch und ist dann trotzdem umsonst, denn zum Baden kommen wir im eigentlich sehr klaren Wasser kaum, denn erstens hat es viel zu viele bis fast zur Oberfläche hochgewachsene Wasserpflanzen in der Region unserer Badeplattform (und wir mögen es beide nicht, wenn sich das Zeugs um unsere makellosen inzwischen schon ordentlich angebräunten Badebeine schlingt) und zweitens beginnt es im Laufe der nächsten Stunde zu regnen. Wir kommen zwar noch trocken in den Supermarkt, aber auf dem Rückweg werden wir zum ersten Mal in diesen Ferien begossen.

Als wir unseren Apéro auf Deck geniessen, wird vis-à-vis ein kleines weisses Kunststoffschiffchen vom Typ „ehemaliges Segelboot ohne Mast“ an den Kopfsteg gelenkt und umständlich verzurrt. Zwei Eigner von Nachbarbooten helfen auch beim festbinden. Etwas später sehen wir, dass das Schiffchen umplatziert wurde, jetzt in einer Box steht. Wieder ist man mit festbinden beschäftigt. Und das 7 oder 8 Meter Gefährt will nicht parallel zum Steg zu Liegen kommen, obwohl es nicht an der Anzahl Leinen liegen kann, der Eigner (ex-DDR?) holt immer wieder neues Material aus dem kabinenartigen Aufbau und belegt irgendwie um die Reling.

Inzwischen ist ein weiterer Eigner um Rat gefragt worden und gerne bereit zu helfen, schliesslich zeigt er nicht nur auf die wichtigen Punkt und gibt Tipps, sondern er packt auch selber mit an. Bald stehen drei Personen auf dem kurzen Steg, wippen auf und ab, kriegen dabei ebenfalls nasse Füsse und beobachten, was das für Kräfte auf die leichte Schale ausübt und wie sich die Leinen straffen oder verlängern. Sieht mehr als komisch aus und dauert gegen 20 Minuten. Die ganze Aktion muss die Gemüter sehr erhitzt haben, denn als das schwimmende Domizil nun leidlich gut vertäut ist, macht sich das Pärchen auf den Weg in den nahen Sanitärtrakt. Der Regenfall mutiert kurz darauf zu einem tobenden Wolkenbruch, erreicht seinen Höhepunkt, als die zwei mit je einem gelben Frottetuch auf dem Kopf wieder zum Schiff zurückkehren. Da bleibt nicht nur bei uns kein Auge trocken …. und während es blitzt und donnert geniessen wir wieder (schon wieder) mal ein Decksraclette.

Dann hören wir schon von weitem ein Fahrzeug mit Gis-Gis-Horn heranfahren, aha, von der Feuerwehr und mit Blaulicht, dann noch eins, und noch eins. Zwei Minuten später ein Zug aus diversen Fahrzeugen in die Gegenrichtung, dann nach 10 und vielleicht 15 Minuten wieder in der ursprünglichen Richtung zurück. Wir überlegen, ob wohl ein Blitz einschlug, oder diverseste Keller ausgepumpt werden müssen, erfahren dann aber am nächsten Tag in einem Café im Zentrum, dass das Autobahnteilstück in der Nähe von Toul stark Aquaplaning gefährdet sei. Jedes Mal wenn es stark regne, würden sich innert Minuten zig Unfälle ereignen, das sei sicher auch Gestern wieder der Grund für das Ausrücken mehrerer Feuerwehrzüge gewesen. Wir bummeln noch

etwas durchs Zentrum, staunen, einmal mehr, wie eine sicher einst prächtige Kirche trotz an diversen Ecken und Mauern aufgestellten Gerüsten, mit Fangnetzen (gegen auf die Besucher runterfallende Deckenteile) abgesicherten Gewölben und anderen Schutzmassnahmen mehr, wohl nun schneller zerfallen wird, als man es wird retten können. Die Gemeinden und Städte sind mit dem Pomp und der Angeberei der letzten Jahrhunderte schlicht überfordert; niemand hat heute noch soviel Mammon, als dass man diese Zeugen der Geschichte ädaquat erhalten könnte. Zurück im Schiff erledigen wir noch etwas inneren Dienst und bunkern die Wassertanks voll. Ein Besuch bei der nahen Schleuse vor dem Einnachten bringt mich nicht viel weiter; die Öffnungszeiten erfahre ich nicht, denn es hängen so viele „Avis an die Batellerie“, dass ich schlicht den Durchblick nicht schaffe, auf welchem Abschnitt wir denn nun wohl sein könnten und welche Weisungen hier gelten. Immerhin sehe ich bestätigt, dass es wohl den **Canal de l'Est branche Sud** nicht mehr geben soll, dieser Abschnitt heisst nun „**Canal des Vosges**“.

Am Montag, 25.7., stehe ich auf's Geratwohl schon um halb sieben Uhr auf, wische die feuchten Scheiben trocken, trenne uns vom Landstrom, "kappe" die Leinen und fahre vor die Schleuse und oh Wunder, die Signale zeigen rot/grün an und die Tore gehen auf. Schleuse eins und zwei werden passiert, dann, vor Nummer drei, bin ich nicht sehr achtsam und fahre vor der dortigen Bootsvermietung etwas nahe am Ufer durch, und damit durch eine Wasserfläche, die infolge der eher seltenen Zufahrten durch die Mietschiffe arg mit Wasserpflanzen zugewachsen ist.

In der Schleuse 3 angelangt ziehe ich "Aramis" weit vor, denn die „Selbstbedien-Stangen“ sind sinnigerweise im vorderen Drittel angebracht und will jetzt mit dem Rückwärtsgang bremsen und es passiert das gleiche wie vorgestern (am gleichen Ort), der Gang geht rein, aber der Motor will keine Touren annehmen. Ich bleibe auf „viel Gas“ und die Tourenzahl steigt, aber nur ganz langsam, mühsam langsam. Aber es reicht schliesslich doch noch um vor dem Tor anhalten zu können. Während der Schleusung kann ich nichts testen, aber kurz danach, nun wieder auf dem letzten Stück der **Mosel** fahrend, schon. Aber wiederum, hier auf dem Fluss, ist alles o.k. Vorwärts, Rückwärts, der Motor nimmt problemlos und schnell Touren und Fahrt auf. Doch die Schwimm- oder besser Schlingpflanzen?

Nach 5 Schleusen und gegen halb neun taucht dann auch meine Gefährtin auf dem Achterdeck auf. Sie bringt zwei heisse Cafés mit und wir geniessen die Aussicht auf Wälder und den breiten Flusslauf vor **Neuves Maison**. Wir werden überall zügig geschleust, das gleiche lässt sich auch auf die Schleusenmannen und Frauen vom Canal des Vosges sagen. Die Vororientierung der nächsten Kammern via Handy klappt meist gut, normalerweise kann direkt und ohne Wartezeit eingefahren werden. So erreichen wir kurz nach 18 Uhr **Charmes**. Der Platz ist gut besucht, wir finden nur noch eine Ecke halb unter der grossen Brücke. Nur ein

Poller reicht natürlich nicht, also müssen auch noch die Heringe aus dem Bugkasten hervorgesucht und im weichen Boden versenkt werden. Aber es reicht ausser der Begrüssung von zuvor auf der Reise schon kennen gelernten Crews auch noch zum Einkauf im Match. Dieser hat hier nämlich bis 19 Uhr offen. Wir kaufen vor allem Früchte und Yoghurt; wenn es so heiss ist, sind Ariane's Müesli als Mittagsverpflegung hochwillkommen. Nach rund 20 Schleusen und 11 Betriebsstunden sind wir müde, drum auch heute kein Open-End! Den uns vor 10 Schleusen verteilten Fragebogen, der die VNF-Leistungen detailliert hinterfragt und nach Verbesserungsvorschlägen angelt, nimmt man uns hier und auch an den weiteren Schleusen nicht ab. Schade um unsere Arbeit die wir mit Ausfüllen verbrachten.

Am Dienstagmorgen wird vor dem Ablegen der Bäcker besucht. Zurück auf dem Schiff zeigt die Uhr kurz vor Neun. Wir legen ab, aber sind offenbar schon zu spät. Auf halber Strecke vor der nächsten Schleuse schwimmt schon etwas schwer Einordnungsbares. Es ist langsam, unwendig und so breit, dass es nicht auf Anhieb in die Kammer gelangt. In Seglerkreisen sagt man dem Ding Katamaran. Aber es sieht nicht wie ein Designerstück aus einer mehr oder weniger noblen Werft aus, sondern eher nach mehr ode r weniger grober Handarbeit. So, wie wenn zwei unterschiedlich grosse Auftriebskörper mit einem Steg verbunden, dann das ganze spasseshalber ins Wasser geworfen worden wäre. Dessen Eigner zielt zwar auf die Kammereinfahrt aber (auch) das Lenkverhalten scheint verbesserungswürdig. Er trifft erst den Schleusenkopf an backbord, dann geht gar nichts mehr, dann macht er sich mit dem Bootshaken nach jener Bootsecke auf, stösst seinen Untersatz zurück und eilt wieder an die Pinne, dann heult der kleine Aussenborder, das Teil macht einen Sprung gegen den rechten Schleusenkopf, nun folgt wieder der Teil mit dem Bootshaken, schliesslich verzichtet er auf die Motorkraft und hangelt sich nur mit Hilfe des Hakens in die Kammer. Einmal drin, geht es dann recht gut, weil links und rechts kaum 20 cm Platz verbleiben. Wir fahren nach ihm in die Kammer und weil nach uns noch viel Platz bleibt, winken wir auch noch die "**Santa Ines**" von **Volker** und **Heidi** hinein, die in der inzwischen vergangenen Wartezeit ebenfalls vom Hafen ablegten und zur Schleuse aufschlossen. Zu dritt wird es zwar etwas eng, aber der Eclusier schleust behutsam, so

dass wir gut hochkommen. Für die Ausfahrt aus der Kammer verzichtet der Kat-Fahrer wieder auf den Motor, er zieht sein Gefährt an der Leine aus der Kammer, springt dann wildentschlossen auf sein Schiff, startet und verunsichert mit viel Getöse die schöne Landschaft.

Die Bäume sind seit unserer letzten Passage vor drei Jahren gut gediehen, alle 100 Meter hängen grosse Äste, die irgendwie die Konturen der vorbeifahrenden Yachten eingefräst bekommen haben, so weit und tief in den Kanal hinein, dass man im nicht immer gut durchschaubaren Hell/Dunkelbereich von Sonne und Schatten ständig sehr gut aufpassen muss, um nicht (ebenfalls) in die „Aushänger" hineinzufahren und die ganze üppige Blätterpracht über das frisch geputze Deck zu verteilen.

Vor der nächsten Schleuse wiederholt sich das zeitraubende Spektakel bis der Kat endlich drin ist und ich frage den Skipper, ob wir und die uns nachfolgende Yacht ihn nach der Schleuse passieren dürften. Er hat nichts dagegen, erklärt, er hätte genügend Zeit und wolle mit seinem Schiff bis ins Mittelmeer … (!!!!!!). Wir danken für die Geste und er lässt uns tatsächlich eine halbe Stunde später passieren.

Zu zweit kommen, resp. kämen wir nun eigentlich schneller voran, wenn die ..... ja wenn die nächste, nur wenige 100 Meter später schon wieder folgende Schleuse auch bereitgehalten worden wäre. So warten wir halt angemeldet, bis die zwei jungen Herren (sicher Studenten als Ferienaushilfen) den Unterschied zwischen Theorie und der harten Alltagspraxis auch geschnallt haben. Zwei Kammern weiter erklärt uns eine junge, sicher auch irgend ewas studierende Frau, dass wir warten müssten, weil von oben ein 25 Meterschiff („Avalon?“) komme und Vorfahrt hätte.

Also warten wir halt mitten im Kanal, weil auf diesem ganzen Stück offenbar nicht möglich ist, was auf dem Rhein-Marne schon lange umgesetzt wurde, nämlich vor den Schleusenein- und Ausfahrten kurze Anlegestellen einzurichten. Nach gut 10 Minuten fährt dann von oben eine 15 oder 16 Meter-Yacht (ein offensichtlich schon vor langer Zeit zum Wohnschiff umgebauter Schlepper) in die Kammer und wir fragen uns, wie man dies (natürlich nur für den Notfall!) anstellen müsste, dass die VNF-Leute für uns andere so brandschwarz anlügen … Die Miteignerin des unter schwarz/rot/goldner – Flagge schwimmenden Gegenkommers sorgt dann immerhin noch für Komik, als sie sich, oben eben in die Kammer eingefahren und noch nicht mal festgebunden, schon majestätisch vorne auf dem Bug aufbaut und uns, tatsächlich sehr „von oben herab“ (geografisch und psychisch) mit Handzeichen zu verstehen gibt, wir (unten) sollten zügig ans Ufer fahren und ihnen Platz machen ….

Die Brücke vor No. 21 ist noch immer ein gutes Stück zu tief und der darauf vor Jahren schon, deswegen nicht minder aktuelle, handgesprayte Kommentar eines Skipper’s „eh VNF wo sind die versprochenen 3.5 Meter“ ist noch gut lesbar. Tja, wieso sollte, wenn’s die Passanten schon selber tun, die VNF auch noch ein Warnsignal anbringen? Aber No. 21 wird ja noch von der vor der No. 19 zu unterquerenden Brücke getoppt, hier ist aber immerhin eine kleine Warntafel montiert.

Wir legen das Bimini ab, senken das Cabrio dank des von Aquanaut eingebauten genialen Mechanismus innert Sekunden auf die tiefste Stufe und können trotzdem nur mit weniger als Handbreit Distanz zur mit rosti-

gen Nieten verzierten Brückenunterkonstruktion passieren. Aber wir kommen trotz der Hindernisse voran und erreichen kurz nach 16 Uhr über das immer noch schöne Aquädukt mit dem auf mehrere Meter defekten Geländer (und die Mosel darunter führt ausnehmend viel Wasser), **Epinal**.

Der hiesige Hafen wird immer schöner, es wurden zwar seit unserem letzten Turn nicht mehr Poller gesetzt, aber dafür stehen nun auch alle 30 oder 40 Meter strom- und wasserspendende Kästen. Obwohl die Anlage schon gut besetzt ist, finden wir noch 2 Plätze und die Scheu vor dem bräunlichen Wasser weicht auch, etwa in gleicher Relation wie die Temperaturen steigen. Wir beschliessen 2 Nächte zu bleiben und staunen, als uns am Abend von einer einkassierenden Seniorin die Rechnung präsentiert wird: 4 Euro pro Nacht, alles inklusive!

Alles, also (leider) auch die Unterhaltung; denn um Mitternacht ist mit der Geräuschbelästigung noch lange nicht Schluss; im grünen Park hinter den Anmachstellen gröllt auch um halb zwei Morgens lauthals eine Gruppe Jugendlicher und die Disco auf der anderen Flussseite entlässt auch um 3 Uhr morgens noch angeheiterte und damit entsprechend akustischen Müll erzeugende Kunden.

Auf Mittwoch wurde sehr heiss angesagt, nach Wetterbericht bis 36 Grad. Unsere anfängliche Skepsis gegenüber dieser Voraussage schmilzt mit den verstreichenden Stunden. Und auch wir spannen nach einem Veloausflug in die City und diversen Tauch- und Schwimmgängen in den bräunlichen, erstaunlich kühlen Fluten nun weisse Tücher über Cabrio, Dachfenster und Scheiben und benetzen diese im Viertelstundentakt. Macht viel aus, gut, dass irgendein gescheites Haus die Verdunstungskälte entdeckte. Im Laufe des Mittags sehen wir den Hafenmeister mit einem Aussenborder an uns vorbeiziehen und eine halbe Stunde später mit etwas undefinierbarem flachen Gegenstand im Schlepp wieder zurückkommen. Irgendwie sieht's aus wie die kläglichen Schiffsreste eines Dinghi's.

Als es am Abend wieder abkühlt fahren wir nochmals ins Zentrum, bummeln und steigen schliesslich noch zu den Schlossruinen auf. Von dort oben hat man einen genialen Überblick über die Stadt.

Am Abend folgt bei Rotwein und Salzgebäck ein weiterer Erfahrungsaustausch mit unseren Kollegen von der "Santa Ines". Nein, heilig ist ihnen eigenlich gar nichts, Fact ist nur, dass sie der Sage Glauben schenken, dass man ein einmal getauftes Boot nicht umtaufen solle. Und nach all dem, was wir mit unserem ersten Schiff kurz nach dem Umtaufen erlebten, können wir nicht einmal widersprechen.

Von ihnen erfahren wir auch so (wahre!!) Schauergeschichten, wie, dass um den 23.7.2005 im Hafen von Einville **während der Nacht alle 7 dort festgemachten Schiffe losgebunden** und treiben gelassen wurden

und schliesslich, das dass, was der Hafenmeister heute Mittag im Schlepp durchs Hafenbecken zog, tatsächlich Bootsüberreste waren. In der vergangenen Nacht seien gegen halb drei Uhr morgens die zwei kleinen Kunststoffschiffchen, die bis dahin brav vor dem Hafen-Restaurant vor sich hindümpelten und dort von jedermann gemietet werden konnten, losgebunden, in Betrieb gesetzt, entwendet und dann, nach einigen Kilometern Fahrt in Richtung des Canal des Vosges wieder verlassen und anschliessend, wohl zum Dank, inklusive dem Aussenborder mit Benzin übergossen und angezündet wurden. Drum die von uns gesehene eher flache und bootsuntypische Form ….

Es gäbe Zeugen, die aussagten, dass Jugendliche, die bis um 2 Uhr nachts besoffen oder bekifft im Park herumgrölten damit in direktem Zusammenhang stünden … . Aber wir können das kaum glauben, doch nicht etwa „unsere“ Jungen, die sich auch jetzt, die Uhr zeigt nach Mitternacht, kaum 30 Meter neben uns, unter den schönen Bäumen, schon wieder anschreien und vor sich hingrölen? Wir versorgen trotz später Stunde nun unsere Velos wieder auf Deck, wollen sie die Nacht über nicht an Land lassen … **Grundloses, elendes Misstrauen?**

Am Donnerstag 28.7. besuchen wir das Farbengeschäft vis-à-vis des Hafens, vielleicht ist ja auch etwas für Ariane's Broterwerb, das malerische Künstlerdasein dabei. Aber weit gefehlt, die Farben werden hier nicht in Tuben sondern eimerweise, die Pinsel nur in der XXL-Ausführung, ohne dass sie je einen Marder gesehen hätten, verkauft.

Dann machen wir wieder mal klar Schiff, heute hat sich nämlich ein belgischer Kaufinteressent für unseren „Aramis“ angesagt. Er hat unsere Ausschreibungen im Internet entdeckt und ist vorab sehr neugierig, warum man so ein Schiff überhaupt (schon) verkaufen will; dann als die französische Übersetzung für Scheidung resp. "Gütertrennung" verstanden wurde, ob die Yacht seinen Wunsch nach „einem Meter mehr“ stillen könnte. Er lässt uns wissen, dass er jetzt eine 32 Fuss Sturdy eines holländischen Nobelherstellers sein Eigen nennt. Pünktlich kurz nach zwölf taucht nach mehreren Stunden Autofahrt der Kaufinteressent samt Gattin am Hafenquai auf, stellt viele Fragen, lässt sich alles genau zeigen und freut sich über eine Probefahrt bis über den Aquädukt hinaus. Unser Schiff und dessen Pflegezustand überzeugen beide, aber er sieht noch Probleme, da "es sich nicht um ein in die EU verkauftes Schiff handle", und zwar beim belgischen Zoll. Diese Institution könnte möglicherweise das Objekt so verteuern, dass sich für ihn die Sache nicht lohne, er will diesen wichtigen Punkt noch abklären und verspricht sich wieder zu melden.

Inzwischen wurde es 15 Uhr mittags, es ist anhaltend heiss und wir entschliessen uns deshalb zur kühlenden Weiterfahrt, verabschieden uns von der liebgewonnenen "Santa Ines"-Crew mit Moses Jana. Unterhalb der Schleusentreppe dürfen wir eine knappe halbe Stunde nach dem Ablegen ein erstes Mal warten, weil ein Ausflugsschiff von Epinal sinnigerweise auch bis hierher fährt, dann die erste Stufe der Schleusentreppe erklimmt, oben ausfährt, wendet und gleich wieder die Kammer für die Abwärtsschleusung besetzt. Das ganze natürlich auch noch unter in verschiedenen Sprachen lauthals abgegebenen Erläuterungen; ich versteh's zwar nicht, aber es tönt so eindrücklich, dass ich überlege, ob wir das nächste Mal nicht auch einmal an so einem den Horizont sicherlich massiv erweiternden Spektakel teilnehmen sollten. Als das Fahrgastschiff endlich wieder ausfährt, ist es kurz vor 16 Uhr. Nun erhalten wir grün und entern die Kammer von

No. 14, also der ersten in der Reihe, und nach einem kurzen Bad in der Schleusenkammer von No. 1 (also der letzten) fahren wir um 17.56 wieder aus der Schleusenkette aus. Keine zwei Stunden für 14 Schleusen; doch, diese Anlage überzeugt auch bei der zweiten Passage. Noch immer keine Warnung ist allerdings für den von unten kommenden vor der dritten oder vierten Kammer angeschlagen, denn die Brücke darüber sieht nur von unten kommend sehr hoch aus. Wer vorn in der Kammer anbindet resp. anbinden muss und dessen Schiff gute 3.5 Höhe aufweist, wird sich nach der Schleusung, die ja genügend Aufmerksamkeit nach hinten und vorn erfordert, als dass man auch noch den Himmel im Auge behalten würde, über ein gestauchtes Cabrio wundern!

Die Idee auf der Scheitelhaltung in eine der Verbreiterungen einzufahren und einen schönen Abend unter einer Baumallee in Einsamkeit zu geniessen, lässt sich nicht umsetzen, die Wassertiefe nimmt schon bevor das Ufer in Sprungweite ist, so drastisch ab, dass man den Gedanken besser sein lässt. Nachdem wir - einmal mehr - mächtig viel „Unterwasser-Staub“ aufgewirbelt haben, fahren wir weiter in den Abend hinein.
Das Wasser ist schon spiegelglatt, alle Bäume präsentieren sich doppelt, über und unter der Wasserlinie. So richtig friedlich. Nur, wo binden wir über die Nacht an; die Hälfte des 11 km. langen Stücks ohne Schleusen haben wir schon hinter uns, rechts hat es fast immer Larsenwände, wohl oben mit Loch, so dass das Durchführen eines Taus möglich wäre, aber die einen scheinen schon so morsch und durchgerostet, dass sie kaum noch Halt zu bieten versprechen, die anderen stehen schon in zweiter Reihe auf alten Mauerresten, sind also sichtlich untief verankert. Links scheint alles noch untiefer; abgerutschte Grasböschungen, Wurzeln, Sand, Kiessträndchen usw.

Dann, gegen 19 Uhr erreichen wir **Chaumousey**, einen Ort wo ich 1999 und 2003 schon durchfuhr, nicht ohne mich beide Male über eine sichtlich alte Mauer-Bemalung eines dicht am Kanal stehenden alten Gebäude zu amüsieren; früher gab es hier, glaubt man der Aufschrift, wohl mal eine Bäckerei ….. gute alte Zeit ….. Nach der ersten Kurve im Ort entdecken wir an steuerbord ein vielversprechendes Signal; ein weisser Poller auf blauem Hintergrund! Bald taucht ein ca. 25 Meter langer Ponton auf; an dem erst ein Segler festgemacht hat; wir also noch genügend Platz finden. Wir belegen und freuen uns riesig; schönes Panorama, Abendsonne, kaum Wind. Der Hinweis, dass hier max. 1 Std. geparkt werden darf, stört uns nicht, das wird wohl abends weder gelten noch kontrolliert werden, oder? Wir bereiten unser Abendessen, gehen danach noch etwas spazieren, finden durch den Hinweis eines sein Schiff weiter vorn parkierenden Franzosen eine Treppe, die vom hier

hohen Kanalufer zum Niveau der umliegenden Gehöfte runter und dort via ein max. 1.75 hohes Tunnel unter dem Kanal hindurch auf die andere Seite führt. Und daselbst dann, wer hätt's wirklich noch geglaubt, finden wir auch die durch die Wandreklame angepriesene Bäckerei. Morgen ist also frisches Brot gesichert. Ehrensache, dass sich der, der diese Passage entdeckte, am anderen Morgen auch als Erster auf und angezogen und mit ein paar Euro bewaffnet, durch den Tunnel auf die andere Kanalseite aufmacht und dort eine frische Baguette und ein Schoggi-Croissant für die beste aller Smutje erobert.

Zurück wird an Deck gefrühstückt, dies angesichts von 2 Maurern, die am anderen Kanalufer an einem neuen, bald bezugsbereiten Wohnhaus sicher ¾ Std. an einer Reparatur eines Betonüberzugs von vielleicht einem Quadratmeter arbeiten, immer mal wieder aus der Ferne ihr Wahnsinnswerk begutachten, mit dem Spachtel etwas frischen Beton zugeben, dann wieder etwas wegnehmen; bis sie schliesslich zufrieden scheinen, den letzten Glimmstengel in Brand setzen und dann ihren Lieferwagen mit den Überresten ihrer abrasiven Tätigkeit beladen. Wir haben genug gesehen, beschliessen abzulegen und uns neuen Abenteuern auszusetzen.

Am Ende der Scheitelhaltung wartet ein Eclusier und wir müssen bei Schleuse 1 (**Trusey**) nicht mal die blaue Stange ziehen. Auch bei No 2 klappt es bestens und wir malen uns schon aus, dass wir es vielleicht bis zum Abend ins Restaurant bei der No. 28 schaffen könnten. Dann bei No. 3 sind die Tore geschlossen, niemand da. Auf unser gelegentliches Hupen kommt schliesslich irgendwann doch noch ein „Jeune fille" aus dem Schleusenhäuschen und erklärt, „sie" wäre nicht zuständig, „er" bediene die No. 3 + 4. Bald kommt „er" zurück und mit ihm ein Mietschiff aus Richtung Fontenoy. Nach dessen Passage sind wir anschliessend mit Abwärtsschleusen dran. Die jetzt wieder folgenden Automaten sind eine feine Sache, nur leider sind die Tore, wenn man von oben kommt, immer zu, die Kammern, aus Sicherheitsgründen (?) geleert.

Und die Sensoren für die Remote sind sehr dicht vor den Toren montiert, dass heisst, man(n) muss bis sehr nahe vor die Schleuse

fahren, um sein Signal wirkungsvoll platzieren zu können. Bei drei oder vier sich folgenden Schleusen scheint es zwar auch ein „mitdenkendes“ Programm zu geben, aber von der Präzision der Anlage bei der Epinaler-Schleusentreppe ist man noch knotenweit entfernt. Die Smutje wird drum gebeten, mit dem „Kästchen“ auf dem Velo vorauszufahren und die jeweils nächste Anlage durch anfunken schon zum Fluten zu bringen, während das Schiff in der vorhergehenden Kammer noch abgesenkt wird. Sie macht das gut und tapfer, auch noch als es längst zu regnen begonnen hat und sie tropfnass unter

ihrer Pelerine hervorlugt. Dann bleiben wir vor der No. 19 wieder stecken; in deren Becken - oder soll man „Vorhafen“ sagen - dümpelt ein quer im Kanal stehender schwedischer Segler, der sich augenscheinlich zwar aufregt, aber nicht ans Ufer zu fahren traut. Mir gefällt die Idee zwar auch nicht, ich versuche es aber schliesslich trotzdem und kann wenigstens die Smutje wieder an Bord nehmen, damit sie sich abtrocknen kann. Durch die Wenderei, das An- und Ablegemanöver im untiefen Becken haben wir sehr viel Bodensatz aufgewirbelt, das Wasser ist auch an der Oberfläche nicht mehr durchsichtig, alles dunkelbraun, als Ariane auf ganze Fischkolonien zeigt, die vielleicht von der schlechten Sicht irritiert, wie wild, aber im Verband, Sprünge über die Oberfläche aufführen, wir meinen, z. Teil über einen Meter weite.

Nach einer halben Stunde Wartezeit unternehmen wir einen neuen Anlauf; ich lasse mich aussetzen, entscheide die Schleuse selbständig zu bedienen; schliesse ebenfalls bei strömendem Regen die unteren Tore, dann, dank herumhängenden Manivelles, auch die Schieber, öffne die oberen ebensolchen und schliesslich als die Kammer voll ist, auch die Tore. Der Segler fährt ein, dann wir, dann schliessen wir gemeinsam die oberen Tore und deren Schieber. Jetzt endlich taucht ein junger Eclusier auf, sieht uns erstaunt zu, erklärt dann Ariane, die ihn zugegeben etwas aufgebracht fragt, wo er sich in der letzten Stunde so aufhielt, dass er „unten“ war.

In No. 26 hätte es, schon heute morgen, ein Ereignis gegeben; dort ginge es vorläufig nicht weiter, wir würden für mindestens eine Woche feststecken! Das hat uns gerade noch gefehlt. Regen, warten, Wind, untiefe Ufer, keine Anmachstellen, dann auch noch diese Nouveautés. Man rät uns bis zur 21 zu fahren und davor anzulegen, eine deutsche Yacht sei schon dort. Wir tun, was wir in solchen Situationen fast immer tun; wir gehorchen, lassen uns zwei Kammern lang begleiten, belegen, der Segler des Tiefgangs wegen im Päckli an unserer Backbord-Seite und verlangen dann Aufschluss über die Lage. Es tauchen bis zum Abend mehrere VNF- Angestellten auf, einer bringt uns beschwichtigend (nicht taufrische) Baguettes, einer versichert, wir bekämen auch Wasser und es würde auch ein Einkaufstransport-Dienst nach dem 15 Km. entfernten (!!) **Bains-les-Bains** organisiert.

Die Lieferung von Strom und Zurverfügungsstellung eines Hubschraubers wird aber abgelehnt. Als Schadenursache erwähnt man etwas von einem grossen Stein in der Kammer und es würde mit Beton zu flicken versucht. Wenn alles klappe könnten wir Dienstag oder Mittwoch nächster Woche wieder weiterfahren. Wir ergeben uns unserem Schicksal und freunden uns (in der Gefahr geht das zügig) rasch mit unseren Mitleidensgenossen an.

Vor uns hat die „**Helena**" aus Saarbourg festgemacht. Deren Eigner heissen **Werner** und **Karin** und sie werden von den Moses **Michael** und **Norbert** sowie Bordhündin **Frida** (bitte ohne ie) begleitet. Die Stahlsegelyacht „**Christina**" neben uns hat ein 1.60 tiefes Schwert und das Skipperpaar **Christina** und **Björn** wollten mit ihr eigentlich über Schottland nach Gibraltar, verzichteten dann aber wegen lausig kalter Witterung und Starkwind auf die Fahrt über den Atlantik, entschieden sich für den (mit soviel Tiefgang mutigen) Landweg. Sie wollten nun, wie wir zwei anderen auch, mindestens mal bis nach St. Jean-de-Losne und dann, hier unterscheiden sich deren Reisepläne von den unsrigen leider deutlich, vielleicht noch in diesem Herbst ins Mittelmeer gelangen.

Am frühen Samstagmorgen ist es dem Berichteschreiber bereits langweilig, denn er erinnert sich daran, dass das Schiff, seit wir mehrwöchigen - vor allem auch flüssigen - Proviant bunkerten, backbordseitig etwas tiefer im Wasser steht. Und da er weiss, wo in der Achterkabine Bleigewichte verstaut sind, entschliesst er sich wenigstens drei backbordseitig verstaute Klötze nach steuerbord zu verschieben. Diese aus dem Schrank zu heben ist eine Sache, sie dann aber auf fast keinem vorhandenen Raum im Knien mit vorgeneigtem Oberkörper wieder in die Tiefen des gegenüberliegenden Schranks zu versorgen, will nicht einfach so gelingen. Nach dem Anheben des zweiten Blocks vernimmt er aus Höhe der Lendenwirbelsäule ein hässliches Knacken und einen plötzlichen elektrisierenden Schmerzschub. Oh, nein, das hätt's nicht gebraucht, die Hexe hat wieder mal ihr Pulver verschossen.

Ein Coldpack aus dem Eisfach lindert zwar die Schmerzen etwas, aber das wird wieder ein paar Tage hinhalten. Glück im Unglück; was wenn das flüssige Oberkörperbewegungen und Krafteinsatz verhindernde Trauma uns nicht gerade während einer Auszeit getroffen hätte? Um 9 Uhr hupt wie angekündigt eine junge Boulangère, beehrt uns mit ihrem Camion und verkauft uns Backwaren. Ariane's Croissant ist zwar das letzte mit Schokolade drin, aber deswegen nicht minder alt. Auf die Frage der Bäckerin, ob sie auch morgen, Sonntag, um dieselbe Zeit wieder kommen solle, nicken wir, da wir die Brotqualität jetzt ja noch nicht kannten, eifrig, denn wer weiss schon, ob wir bis dann nicht bereits unter Mehl-Skorbut oder ähnlichem leiden?

Um halb zehn kommt wieder ein Camion der VNF und will uns Baguette bringen, was wir dankend ablehnen, denn wir sind ja schon bedient und haben die erste Lieferung bereits mit mehr oder weniger Genuss verspiessen oder an die Kanalfische weitergereicht. Wir fragen dafür nochmals nach Strom und einer Transportmöglichkeit in den nächsten Supermarkt. Der nette Mann lehnt das mit dem Strom erneut kategorisch ab; keine Möglichkeit. Das in Sichtweite stehende Haus direkt neben der Schleuse sei zu weit entfernt und stünde auch nicht (mehr) unter ihrem Einfluss. Wegen des Transports gehe er aber gleich den Chef fragen. Das mit der Stretchlimousine überhört er geflissentlich und kommt dann auch nur mit seinem kleinen Renault wieder zurück. Wohl oder übel bleibt uns nichts übrig, als

unsere Frauen zur Versorungsfahrt zu delegieren. Der VNF-Mann schmunzelt, ruft was von „**Confiance**!“ aus dem Wagenfenster und braust mit ihnen davon. Der arme Kerl; er weiss noch gar nicht, was ihm blüht.

Ich offeriere Werner von der „Helena“ das von uns mitgeführte Zweitfahrrad und wir beschliessen die nächsten 5 Schleusen vorzufahren um selber nachzusehen, was passiert ist, vielleicht braucht ja jemand einen Ratschlag? In einer Viertelstunde sind wir da und staunen nicht schlecht; sicher gegen 10 Fahrzeuge der VNF stehen schon vor Ort und mindestens 15 VNF-Angestellte. Auch die StudentInnen die jetzt untätig im Sold stehen, haben sich um die leere Kammer gruppiert. Mit einem Lastwagen mit Kranaufbau wurde schon ganze Arbeit geleistet; ein grosser dreigeteilter Stein, mit dünnen Armierungseisen verbunden, liegt auf der Kammermauer.

Unten aus der leeren und mit den unteren Toren offenstehenden Kammer tauchen unregelmässig Luftblasen aus dem trüben Wasser. Dann lugt ein Taucher daraus hervor, gibt den obenstehenden Kollegen Anweisungen. Ein grosser Metallkübel wird runtergebeamt, von ihm innert weniger Minuten mit kopfgrossen Steinbrocken gefüllt, hochgezogen und auf den LKW entleert. Dann wird das leere Seil wieder abgesenkt und nach ein paar Minuten auf ein Zeichen angezogen. Männiglich ist gespannt was wohl jetzt dranhängen könnte … das fingerdicke Metalltau strafft sich; der mechanische Arm will offenbar eine grosse Last hieven, aber jetzt beginnt die Hydraulik des LKW laut und lauter zu quietschen, dann zu pfeifen, aha, Überlastsicherung.

Der Kranenarm wird wieder runtergelassen, der Taucher erhält eine neue Sauerstoffflasche und macht sich erneut an die Arbeit. Dann werden nacheinander zuerst ein wohl gegen 150 kg. schwerer Steinbrocken, dann, nochmals unter pfeifendem Protest der Hydraulikleitungen ein sicher rund eine halbe Tonne schweres Stück aus dem unteren Drempel hochgezogen. Wir wundern uns wie der Taucher das Seil um diese Stücke legen konnte, denn unter Wasser in, hinterfragt ca. 2.4 Meter Tiefe, soll man kaum die Hand vor Augen sehen können. Es gelingt den Einsatzleiter (der einzige mit blauer Montur und Brille), zu interviewen; er erklärt, dass auf Montagmorgen um 10 Uhr Spezialbeton bestellt sei, dass man damit die Schadenstelle (unter Wasser!) füllen wolle und auf guten Halt hoffe. Wenn alles gut verlaufe, könnten wir am Dienstagmorgen unsere Fahrt fortsetzen. Der Kanal sei inzwischen auf Höhe Epinal resp. Fontenoy praktisch gesperrt worden.

Wir fahren zurück, halten neben den zwei Schiffen die bei No. 25 im Waldstück am Rastplatz ausgestellt wurden. Deren Eigner sind über die Störungsursache, die ablaufenden Arbeiten und den uns genannten Zeitplan nicht informiert, sie haben weder ein Brot erhalten noch hat man ihnen eine Einkaufsfahrtmöglichkeit offeriert … von Wasser und Strom ganz zu schweigen ….; wir

fragen lieber nicht nach mehr Details, machen uns selber einen Reim; da, auf der Flussseite wo die liegen, kann man nicht direkt mit dem Auto vorfahren, dadran wird's liegen.

Wir gestehen ein, dass es uns, nach dem eben Vernommenen viel schlimmer gehen könnte und sind soweit also recht zufrieden, …. ausser das wir noch immer kein Wasser erhalten haben. Für uns ist dies zwar nicht weiter schlimm, wir haben sicher noch fast 800 Liter in den Tanks, aber der Segler ist mit max. 200 Lt. Fassungsvermögen bei weitem nicht so üppig bestückt. Wir versprechen ihnen auszuhelfen. Aber die Sache mit dem Strom ist ein Problem, wir haben alle Kühlschränke an Bord, die die Batterien über kurz oder lang vampirmässig leer saugen werden. Bei Aussentemperaturen zwischen 25 und über 30 Grad dauert das ein paar Stunden bis zu 1 bis 3 Tage und auf den Generatoreinsatz der vorderen Yacht möchten wir eigentlich verzichten; Lärm und Geruch in dieser perfekten Idylle müssen nicht sein. Der Segler klagt trotz grossem Solarzellen-Paneel auf dem Dach jetzt schon über Kapazitätsprobleme. Also nochmals einen kritischen Blick nach vorn, zum ehemaligen Schleusenhaus werfen; mehr als etwa 130 Meter kann die Distanz doch eigentlich nicht betragen ….

Ich frage also mal die Schweden neben, dann die Deutschen vor uns, wie viel „Wire" bei ihnen an Bord so herumliegen. Dann addieren wir die Schätzungen, prüfen die Adaptermöglichkeiten und kommen zum Schluss, dass es unter Einsatz aller Reserven für eine Stand-Leitung eigentlich reichen sollte. Mit Privatdolmetscher Ariane wird der eben im Garten arbeitende Schleusenhausmieter angefragt, ob er nicht freundlicherweise …. und natürlich gegen Kostenerstattung, aushelfen könnte. Er hat nichts dagegen, meint nur, wir brächten die Distanz kaum zusammen. Wir lassen uns aber nicht entmutigen, schaffen es tatsächlich - keine 3 Meter Kabel sind übrig - und eine Viertelstunde später fliesst französischer Strom durch ein Konglomerat von **schwedischen, deutschen und schweizerischen Verlängerungskabeln** und Adaptern auf den Ponton. Ein EU-Doppelstecker ist auch vorhanden; „Helena" und „Aramis" kommen da dran, „Christina" wird an die Aussen- Steckdose von „Helena" gelegt und damit haben wir nun alle Strom; wer sagt's denn? Versuchen muss man es; Kühlschränke und Heisswasserboiler danken und ein Bad im kühlen Kanalwasser entschädigt ausserdem für die Mühen des Leitungsbaus.

Am Abend graben wir aus der Tiefe des Motorraums unseren Lavabrockengrill samt Gasflasche aus und belegen die Grillfläche abwechselnd. An einem grossen Tisch vor einem Geräteschuppen finden alle Platz.

Sonntag, 30. Juli. Die Bäckerin ist schon um 8:45 gekommen und der Schreiber hat deren Hupen, was eindeutig für die Qualität der Isolation von „Aramis" spricht, nicht gehört. Also sind wir ohne Baguette. Macht nichts, die deutsche Crew vor uns hat eins mehr gekauft und treten es uns ab. **Danke, so macht Völkerverbindung wirklich Spass!** Wir frühstücken und baden. Packen dann die Räder, fahren wieder zur No. 26 hinunter, nur mal so um zu sehen, ob die VNF einfach die Sonntagsruhe nicht antasten wollte. Die Vermutung einiger Gestrandeter trifft jedoch nicht zu, der Taucher war und ist auch heute wieder an der Arbeit, ein Schlauch von einem auf der Schleusenmauer abgestellten

Kompressor hängt noch in die Kammer hinunter; tatsächlich hat der in schwarzer Gummihülle steckende Plongeur unter Wasser Löcher gebohrt, offenbar um Armierungen zu setzen. Der bebrillte Einsatzleiter ist auch heute vor Ort, hält auf unsere Anfrage am schon einmal genannten Zeitplan fest. Morgen käme der Beton, wenn die Arbeit halte, könnten wir am Dienstag (welcher Woche sagt er allerdings nicht) weiter.

Am Schleusenrand steht auch ein älteres, den Arbeiten interessiert zusehendes Pärchen mit einem Motorrad. Sie bitten uns, die Auskünfte der VNF-Angestellten zu übersetzen, was wir natürlich gerne tun. Zwar nicht ins Niederländische, aber auf Deutsch reicht auch. Wir erfahren, dass sie mit ihrem Schiff bergwärtsfahrend in Fontenoy aufgehalten wurden und die Sperrung des Kanals sogar im holländischen Teletext ein Thema sei; nach der letzten Meldung der Fernsehstation sei aber erst am Mittwochabend um 19 Uhr mit einer Wiedereröffnung zu rechnen …..

Aha, Mittwochabend um 19 Uhr? Das hiesse ja dann auf den Feierabend, warum sagen die denn nicht gleich und ehrlicherweise auf Donnerstagmorgen? Wir fahren zurück und gehen baden, animieren damit offenbar auch unsere schwedischen Nachbarn. Bevor sie sich dem Kanalwasser anvertrauen, versichern sie sich allerdings zuerst noch mündlich, ob das visuell nicht einfach farblich zu definierende Wasser auch wirklich sauber sei. Als wir dies mit bestem Wissen und Gewissen versichern, ist es auch um deren nordisch kühle Beherrschung geschehen, sie springen uns in die erfrischenden Fluten nach. Björn hat es dann aber, als ich von der gestrigen Sichtung einer vielleicht 1 Meter langen **Wasserschlange**, die zwischen ihrer und unserer Yacht durch schwamm, erzähle, sehr eilig, wieder auf seine Badeplattform zu steigen und bleibt dann auch die nächsten Tage stets draussen.

Wir backen, da wir ja jetzt genügend Zeit haben auf deren Erhitzung durch unseren italienischen Gasbackofen (aber schön sieht er trotzdem aus) zu warten, eine Wähe, essen, lüften unsere Duvets an der vorderen Reling aus, spazieren, tja machen alles, was man an einem Sonntag sonst so tut. Ob die vielen Spaziergänger aus der Umgebung sonst auch hier wären, wissen wir zwar nicht, aber wir scheinen schon so etwas wie eine Exklusivität; **ein Hort der unfreiwillig Gestrandeten** zu sein.

Man zeigt vom anderen Ufer aus zu uns hinüber, Nüsse wirft aber niemand. Zur Apéro-Zeit piepst es wieder mal leise aus (nicht auf!) der „Helena"; aha, schon wieder hat Werner's Brotbackofen ein feines Brot fertiggestellt. Wir anderen Skipper danken der Voraussicht dieser Crew, dass sie den Ofen und genügend Backmischung einpackten, so dass auch die schweizerische und schwedische Versorgung gesichert ist. Abends schmeissen wir wieder den Grill an und jeder brätelt darauf nach seinem Gusto, verrät etwas von früheren Erlebnissen auf dem Wasser von vermeintlich oder sicher gehörten gesetzlichen Verschärfungen bezgl. Grauwassertanks, Absaugstationen, neuen Erlassen, gehörten Bauvorhaben über Ausweitung der Schifffahrtsstrassen, künftigen Fahr- und Reiseplänen. Es ist sehr kurzwei-

lig, einen Riegel schiebt nur die bald nach 22 Uhr einsetzende Nachtkälte, sie treibt uns vor Mitternacht ins noch warme Schiff.

Montag; **CH-Nationalfeiertag; 1. August!** Wie schon prophezeit kommt die Boulangère heute nicht, aber nicht etwa weil sie den CH-Feiertag achten und sich deshalb vom Arbeiten abhalten liesse, nein, schlicht und einfach weil sie immer Montags frei hat. Gut haben wir Werner's Brot. Aber nicht nur die Bäckerin kommt nicht, nein, auch die VNF-Leute sehen wir den ganzen Tag nicht. Zwei oder dreimal flitzt zwar ein weisser Camion mit grün-blauem Signet vorbei, aber gehalten wird nicht. Auch nicht um den übervollen Abfalleimer, der infolge Dauergebrauchs von 3 Yachtcrews schon bald nach unserer Ankunft überquoll und der Inhalt der daneben platzierten Säcke nachts von diversen Tieren in der Umgebung zerstreut und teilweise gefressen wurde, zu leeren. Und an die Baustelle mögen wir auch nicht schon wieder fahren, das wird vom Nachwuchs der „Helena" erledigt; Norbert und Michael kommen bald zurück und erzählen, dass der Taucher noch immer am Werk sei.

Werner hat uns von einem schönen Weg direkt durch den hinter unseren Schiffen liegenden Wald erzählt. Wir machen uns also auf ins Reich von Moder- und Rindengeruch, Farn und Moos, Sonne und Schatten. Ich hätte vorsichtig sein sollen, als Bordbotanikerin Ariane vorschlug, einen Rucksack mitzunehmen. Denn dieser enthielt nicht etwa ein feines Picknick oder einfach nur ein kühles Bier für unterwegs, sondern war anfangs schlicht und ergreifend leer. Das änderte sich dann aber bald, denn die Waldstrasse war über und über mit schönen Steinen gepflastert, Eisenerzeinschlüsse sorgten für rote Bänder zwischen hellen Quarzadern, gräulich glänzende Steine mit bräunlichen Einschlüssen waren auch genehm. Der Sack am Rücken wurde schwer und schwerer, dumm wenn man's zudem im Kreuz hat. Dann erspähten wir oberhalb des Weges in einer Mulde und unterhalb, einem Bächlein entlang, wahre Mooslandschaften. Das ganze sieht so aus, als hätten wir ein Märchenland betreten. Überall, speziell auch auf abgestorbenen Baumstrünken und Ästen wachsen in unterschiedlichen Höhen die verschiedensten Moosarten, in diversesten Grüntönen.

Und wir sichten auch flechten- und moosüberzogene Steine mit Farbkombinationen die Ariane gleich zum Malen inspirieren.

Nur wo sollen all die Ideen gespeichert werden ….. denn der Fotoapparat hat sich wieder mal nicht selber eingepackt!? Also beschliessen wir Kehrtum zu machen, die Kamera zu holen und damit wir nicht alles nochmals laufen müssen, die Velos mitzunehmen. Gesagt, getan, wir schiessen, wieder im Wald zurück, eine ganze Speicherkarte voll mit den tollsten Sujets, das Resultat wird bald auf Ariane's Homepage **www.8ung.at/alindi** unter „Fotos" zu bestaunen sein. Und weil die Velos ja dabei sind, können wir auch gleich noch zwei, drei schwerere Steine mitnehmen …

Gegen 16 Uhr sind wir zurück und erfahren von den Daheimgebliebenen, dass sich noch niemand von der VNF meldete. Dafür hören wir aus der Ferne ein tiefes Dieselgrollen, das sich dann tatsächlich zur talwärts fah-

renden Péniche „**Humanité**“ entpuppt. Sie passiert uns langsam und der Fahrer grinst aus dem Steuerhaus, ja wir wissen, deren Lenker haben, in der heutigen Zeit eigentlich nicht mehr verständlich, „**Priorité**“. Tröstlich immerhin, dass auch „er“ noch nicht wirklich passieren, sondern nur bis vor die Schadenstelle aufrücken kann. Wir erfahren bis zum Abend nicht, ob wir morgen fahren können. Unsere schwedischen Spähposten kommen gegen 22 Uhr von einer Velotour zurück, berichten, die Baustelle sei aufgeräumt, es stünden keine Maschinen mehr rum. Wir beschliessen zu dritt am Dienstagmorgen auf jeden Fall um 8 Uhr auf Deck zu stehen, zu beraten und sicher um 9 Uhr abfahrbereit zu sein. Es wird weder vor- noch rechtzeitig ein Feuerstoss angezündet, es explodieren auch keine Knallkörper und Petarden und wir atmen auch keine schwefel- und schiesspulvergeschwängerte Atemluft; **so friedlich und "gesund" kann also ein 1. August auch enden ..**

Am Dienstagmorgen sind wir zwar alle zeitig wach aber nicht wirklich schlauer, wissen nicht so recht, ob wir unsere Elektro-Leitung nun schon kappen sollen oder (noch) nicht … bis, ja, bis dann am halb neun ein VNF-Team an der nahen Schleuse zu hantieren beginnt. Deren Tätigkeit sieht aber aus Distanz nicht so aus, als würden sie für uns die oberen Tore öffnen wollen. Also gehen wir hin und sehen sie eindringlich fragend an. Jetzt folgt die Info, **der gestern ins Wasser geschüttete Beton sei noch nicht trocken** (im Sinne von fest) genug; aus Sicherheitsgründen würde man ihn noch einen Tag ruhen lassen. Morgen, Mittwoch um 9 könnten wir weiterfahren …. ob wir denn auch alles zu unserer Versorgung hätten?

Wir sind nicht sicher, ob sich die - netten - Leute nun so naiv stellen oder ob sie tatsächlich glauben, wir könnten für eine Woche im Voraus einkaufen und die Sachen ohne Strom kühl halten? Dass wir es schafften eine Elektro-Verbindung herzustellen, wissen sie (noch) nicht und wir erwähnen auch nichts davon. Wir erinnern nur daran, dass Wasser versprochen war … Sie offerieren stattdessen eine erneute Einkaufsfahrt ins nächste Einkaufscenter, dann fragen sie, ob man uns zum Besuch einer Dusche nach Fontenoy bringen solle? Wir gehen nicht auf die zwar schon vermutete Kritik an unserem Äusseren ein, sondern rufen in Erinnerung, dass H^2O ausser zur Körperpflege, z.Bsp. auch für so unwesentliche Verrichtungen wie Kochen benötigt wird ….

15 Minuten später hupt es neben unserem "Feriencamp" und der VNF-Fahrer meint offenbar er könne wieder unsere Frauen entführen. Darum hat er wohl auch einen Kollegen mitgenommen. Die Platzzahl, wenn wir dem kleinen Fahrzeug tatsächlich und nicht nur theoretisch 5 Sitze zubilligen, sank so für echte Mitfahrgäste auf nur noch drei. Nun muss aber Björn, der Schwede, noch auf die Bank und die deutsche Crew hat bestimmt, dass diesmal Vater

Werner mit dem Einkauf dran sei. Nur mir gelingt es die Smutje nochmals zum Solo-Einkauf zu überreden. Der Chauffeur lässt drum nun, als neben Ariane 2 Männer auf sein Auto zusteuern, die Mundwinkel schon etwas tief hängen … Und schneller als beim letzten Mal sind alle wieder wohlbehalten zurück. Die VNF-Vertreter versprechen nochmals, dass uns eine Zisterne Wasser bringen würde. Was dann lediglich zur Folge hat, dass sich die anderen zwei Crews nicht mehr so recht vom Schiff zu entfernen getrauen … . Die andere Botschaft die unsere Leute zurückbringen, ist bedenklicher; im Radio(??) sei eben durchgegeben worden, dass der Kanal erst am Donnerstagmorgen um 9 Uhr für den Schiffsverkehr wieder freigegeben werde. Warum? **Eben weil die am Montag ins Wasser gegossenen 3m^3 Beton noch nicht trocken genug seien!**

Die Zeit wird aber natürlich trotzdem nicht lange; ich wollte die abgefahrenen Gokart-Reifen, die ich ich seit Jahren in der Bilge mitführe, schon lange zu „sinkbaren" Fendern umarbeiten, jetzt ist die Zeit gekommen. Und zu putzen gibt es auch immer was … Kurz nach Mittag hupt es erneut, wie die Zeit vergeht; kann man sich den nie zurücklehnen?

Der Camion samt zwei VNF-Leuten ist schon wieder da, diesmal führen sie 4 Wasserbidons à 20 Liter mit. Deren Inhalt wird gerecht verteilt, 2 für den Segler neben, 2 für die vierköpfige deutsche Crew vor uns. Wir halten uns zurück, haben wir doch herausgefunden, dass wir zu zweit über wesentlich grössere Tankkapazitäten verfügen, als die beiden anderen Schiffe zusammen. Nach 5 Tagen stillliegen erhalten wir von der VNF heute also 80 Liter Wasser für 8 Personen (und einen grossen Hund); so muss sicher der berühmte „Tropfen auf den heissen Stein" aussehen, jetzt wissen wir auch das, endlich!

Ausser den Bidons drücken sie uns auch noch ein A4-Blatt in die Hände, hätten wir jetzt ein Mietschiff, könnten wir diese vom zuständigen Kanalabschnitts-Chef unterzeichnete „Attestation", dass wir 5 Tage (warum eigentlich nur 5, wir wurden schon am Freitag morgen angehalten!?) wegen Kanalschliessung blockiert waren, der Vermietfirma abgeben und würden „später" für diese Zeit nochmals ein Schiff erhalten (so sagen sie es uns wenigstens, ob die Vermieter davon auch wissen, ist uns nicht bekannt??). Und für diejenigen Plaisanciers, die nur eine temporäre Vignette lösten, wäre diese Bestätigung auch wichtig, die Dauer des Klebers würde damit um 5 Tage verlängert.

Nach dieser für unsere Nachbarn fast schon schweisstreibenden Bunkeraktion schlagen wir uns am Spätnachmittag wieder in den Wald; Wurzeln suchen und Fotos machen, wie die Smutje sagt, in Wahrheit werden aber vor allem wieder schöne Steine aufgelesen. Schwer beladen und mit über 80 MB belichtetem RAM Speicher kommen wir wieder zurück; meinem Rücken geht es (trotzdem) immer besser.

Es beginnt zu regnen und ist mit nur noch rund 18 Grad auch wieder ziemlich frisch; gut haben wir noch Raclette-Käse im Kühl-

schrank und führt ein Stromkabel ans Land. Inzwischen hat die VNF übrigens bemerkt, dass wir offenbar ihren eigenen Stromkasten neben dem alten Schleusenwärterhaus angezapft haben. Sie halten uns das nun in dem Sinn vor, als sie bei jeder Gelegenheit erwähnen, dass es uns doch im Vergleich zu den Leuten, die jetzt bei No. 25 warten müssten, recht gut ginge, denn diese hätten nicht einmal Strom! Mag schon sein, nur, **wenn es nach dem Willen unserer Betreuer gegangen wäre, hätten wir auch keinen …..** Und irgendwann hören wir auch, dass ein Ausfall von ein paar Tagen doch keine Sache wäre, bei einem Schleusenschaden vor ca. zwei Monaten, weiter oben, hätten Betroffene bis zu 2 Wochen auf die Weiterfahrt warten müssen.

Mittwochmorgen bin ich als erster draussen, die Boulangère kommt ja, niemand weiss genau warum, jeden Tag etwas früher. Nein, sie schaffte es, obwohl ich jeden Tag nach einem Schoggigipfeli für Ariane auch nach dunklem oder Körnerbrot frage, auch heute nicht, welches einzuladen und mitzubringen, verspricht es aber wieder für morgen … . Morgen, morgen, wir liegen idyllisch, schön ruhig und still, aber hoffentlich hat es bald ein Ende! Hätten wir eine Woche hier bleiben wollen, würden wir ein Zelt aufgestellt haben! Draussen hupt es wieder; oh; mittels Camion erhalten wir (schon wieder?) eine „Wochenration“ Wasser. Wieder 4 Bidons! Unsere Nachbarn teilen sich die flüssige Gabe erneut auf.

Kurz nach Mittag passiert uns die „**Provence**“ ein in Basel zugelassenes Hotelschiff. Zwei offenbar selbst mitgeführte Jugendliche bedienen die Schleusen. Wir nehmen an, dass das „Hotel“ zwei Schleusen weiter bei der Péniche geparkt wird und gehen ein weiteres Mal im Wald spazieren und Steine sammeln. Als wir wieder zurück sind, erreicht uns eine dritte Ladung Wasser (ich glaub, jetzt wollen sie uns ersäufen!), zusammen mit der „frohen Botschaft“, dass die Schifffahrt nun ab morgen früh definitiv wieder frei sei, die beiden grossen Schiffe seien vor Stunden erfolgreich durchgeschleust worden …. Doch, genau diese Mitteilung heitert uns auf. Dieser letzte „Partikulier“ musste weder eine Stunde, geschweige denn mehrere Tage warten, für ihn wurde alles arrangiert und sogar der Beton schien nun wunderlicherweise vorzeitig trocken genug geworden zu sein! Augenscheinlich gibt es hier auf dem Kanal mehrere Ellen; die Frage ist nur was sich die Verantwortlichen dabei denken; sind es wohl die fünf bis zehn Pénichen und Hotelschiffe, die hier wöchentlich noch durchkommen, oder wir Plaisanciers, die den Verkehr und damit das Leben aufrecht erhalten? Dennoch beschliessen wir im Plenum uns nicht zu ärgern, veranstalten einen weiteren Grillabend in unserer Multikulti-Runde. Von den Schweden erfahren wir, dass ihr Volk, wie die Briten auch, die Einführung des Euro’s bisher und künftig ablehn(t)en, worauf ihnen die Deutschen sehr recht geben, unter dem Strich sei damit alles, in der eigenen Brieftasche sehr gut spürbar, viel teurer geworden.

Nach einer weiteren totenstillen Nacht wecken uns die Sonne und das Hupen der Bäckerin. Wir waten nochmals durchs nasse Gras und holen uns ein Brot; oh Wunder zum Abschied hat sie ein „Céreal“ mitgebracht. Dann holen wir unser EU-Gemeinschafts-Stromkabel ein und machen

uns abfahrbereit. Da um 9 Uhr noch niemand an der Ecluse steht, stellen Norbert und ich die Muskelkraft für die erste Schleusung zur Verfügung. Bis der von der VNF mit täglicher Arbeit bedachte Delegierte erscheint, ist die deutsche und die schwedische Besatzung schon abgesenkt und unterwegs. **Die VNF hat zwar mit viel Verkehr für heute gerechnet, dies nachdem viele Bootsreisenden ja nun bis fast eine Woche festsassen, aber die wenigen noch „mechanisierten" Posten wurden deswegen nicht etwa verstärkt.** So geht halt nun alles, je nachdem ob die Besatzungen dem Schleusenpersonal helfen will oder kann, oder auch nicht, noch etwas langsamer.

Gegen 13 Uhr kommt Ecluse 28 beim Restaurant in Reichweite. Die nächste Kammer entlässt gerade 2 Yachten, die flugs auf den Steg vor der kulinarischen Stätte zuhalten, deutlich Angst zeigen, wir könnten ihnen dabei noch zuvor kommen. Die vordere Yacht hält nun zur Seite, so dass wir auch die folgende genauer erkennen können. Und ich glaub's nicht, es handelt sich um die „**Sirius**", deren Eigner **Ina** und **Lane** ich vor Jahren in dieser Gegend schon zweimal getroffen habe und gut kennen lernte. Sie sassen in Fontenoy für 2 Tage fest, wir keine 10 Kilometer oberhalb, gemeines Schicksal. Wir belegen kurz an ihrer Steuerbordseite und tauschen News, aus der Familie, über's Schiff, das Geschäft und ganz wichtig, ich stelle ihnen, präzis sofort nach Ina's schnell geäusserter Frage „**Who's that?**" auch Ariane vor. Nach einer schnell verstrichenen halben Stunde und bevor uns die folgenden Crew's zu überholen drohen, stellen wir uns vor die nächste Schleuse.

Mit einer belgischen Yacht zusammen geht's dann weiter bis **Fontenoy-le-Château**. Dort ist die „Wasserbunkerstelle" gerade frei, also füllen wir vor allem anderen nun zuerst mal unsere Trinkwassertanks wieder auf. Die Einkaufstour selber endet sehr unergiebig, da wir um halb drei im kleinen Ort beim einzigen kleinen Geschäft, wo man Lebensmittel erhalten könnte, eintreffen, dieses aber erst um drei öffnet. Also zurück aufs Schiff und weiter. Der Ausflugsdampfer „**Le Fontenoy**" bremst uns aber, kaum wieder gestartet, aus. Dank „Priorité" schnappt er sich mit 20 oder 30 Leuten an Bord die nächste freie Kammer und ein deutscher Segler und wir, die wir Richtung Corre weiterfahren wollen, müssen warten. Die Lichtsignalanlage vor der tiefen Brücke muss ein Rätsel für sich bergen, denn das Fahrgastschiff fuhr eindeutig bei „Rot" Richtung Engpass und Schleuse, während sich der Segler vor uns, beim wenig später und nur schnell aufleuchtenden Grün nicht vom Fleck traut …. . Aber wir haben ja Ferien und kommen dann irgendwann doch noch in den Genuss von längerleuchtendem Dunkelgrün, dessen Ruf wir und die „**Karavas**" mit einer Crew die zu ¾ aus weiblichen Elementen besteht, folgen. Um halb vier werden wir abgesenkt.

Zwischen der 38 und 39 beschreibt der Kanal eine ausladende Kurve wo man den äusseren, weiten Radius nicht dem engen inneren anglich und damit eine recht breite Wasserfläche schuf. Wir sehen diese aber noch nicht, bemerken nur, dass der Segler 30 oder 40 Meter vor uns in eine Rechtskuve eindreht und plötzlich schnell stehen bleibt, dann nehmen wir das Entstehen von viel Hektik an Bord wahr. Jetzt stellt sich wohl die (Haupt-?) frau hinten auf's Deck und winkt uns energisch, wir sollten schnell anhalten. Tun wir natürlich sofort, und den-

ken, dass uns in diesem schmalen Kanalteil vielleicht wieder mal eine Péniche entgegenkommt, überlegen schon, wie weit wir dafür am besten zurücksetzen sollen. Dann geschieht aber minutenlang gar nichts, wir sehen nur, dass mäniglich vorne mit Holzstangen im Wasser herumzustochert und ratlos und ratloser zu werden scheint.

Als wir uns zum Nachsehen wieder vortasten, hören wir, dass deren Moses weint und wie wir noch etwas weiter vorziehen, entdecken wir erst die relativ grosse Wasserfläche, und dass der Segler eine Route ganz entlang dem rechten Ufer einschlug und nun gehörig im Schlick festzustecken scheint! Ich frage nach dessen **Tiefgang** und meine nicht richtig zu hören; **1.8 Meter**. Mehr als mutig, hier immer eine Fahrrine, die meines Wissens in solcher Tiefe von der VNF nicht garantiert ist, zu finden!

Ich fahre in der sicherlich tieferen Fahrrinne aussen rum bis auf seine Höhe und manövriere den Bug bis auf 10 Meter an sein Heck heran, dann lassen wir uns eine Leine rüberwerfen, die wir am Bugpoller befestigen. Der Segler bittet uns darum, aber nur **ganz, ganz langsam anzuziehen …..** Tun wir natürlich; denn rückwärts fahrend haben wir bis anhin noch niemanden befreit, es handelt sich also um eine Premiere. In 5 Anläufen gelingt schliesslich das „Entschlickungsmanöver“ und „Karavas“ und seine Crew sind wieder frei. Man dankt gehörig, zieht die Schleppleine wieder ein und bittet uns, mit Blick auf's Echolot vorauszufahren und allenfalls zu warnen. Tun wir, wenigstens bis zur nächsten Schleuse, dort wollen sie übernachten. Die Stackerei mit den Holzprügeln geht schon weit vor dem Ufer wieder los …. neh, so würd uns die Sache nicht passen. Wir winken ihnen zu; alle stehen nochmals auf Deck, wünschen uns auch gute Weiterfahrt und danken nochmals für die Rettung.

Alleine sind wir zwar schneller, aber bis Corre reicht es trotzdem nicht (mehr), denn auf dieser Strecke müssen die VNF-Schleusenautomaten schon um viertel vor sieben ihre Nachtruhe antreten. Die Anmachstelle vor der 43 ist erst mit 3 Schiffen belegt, also finden wir als wir um halb sieben hier anlanden noch genug Platz. Auf dem belgischen Ex-Charterschiff nebenan ist offensichtlich niemand im Salon, aber der TV läuft so laut, dass wir die News auch mitbekommen, kein Zweifel, die Zivilisation hat uns wieder!

Die Nächte sind sehr kühl, das Thermometer zeigt am Donnerstagmorgen keine 14 Grad an. Alle Scheiben des Aussensteuerstandes sind dick angelaufen; mit einfach ablegen und wegfahren ist nichts, zuerst müssen die Scheiben frei geledert werden.

Um halb elf legen wir in **Corre** an und besuchen, nachdem es mir wieder einmal gelungen ist, einen Schnappschuss eines offenbar schon lange im Einsatz stehenden Aussteigerboots auf dem digitalen Film zu bannen, den hiesigen Supermarkt.

Sehr zu Ariane's fachmännischem Erstaunen erhalten wir hier, eigentlich zum ersten Mal auf dieser Reise, ausser sehr feinen Schoggicroissants auch schmackhaftes Körnerbrot. Nach dem Einkauf fahren wir noch beim neuen Hafen, mit den Wikändhäuschen rundum, vorbei und bestauen die Baufortschritte.

Und dann, ja dann, …. freuen wir uns ganz speziell auf, die Saône. Auf Sonnenblumenfelder, Wälder, Weiden, badende Kühe, grasende Pferde, grazile Überreste abgestorbener Bäume, Misteln in Pappelkronen und vieles mehr. Und der Fluss enttäuscht auch heute nicht. Wir fahren ganz langsam, Windung um Windung „zu Tal". Hie und da kreuzt uns ein rasant gesteuertes Mietboot – auf den Flussteilen ist ja eine Maximalgeschwindigkeit von 15 km/h erlaubt - aber das Wasser beruhigt sich jeweils bald wieder.

Das Objektiv unserer Kamera kommt kaum zur Ruhe; „sieh da, nein dort und hier auch …..". Ganz gemächlich fahrend erreichen wir so gegen Abend **Conflandey**.

Gleich nach der Schleuse verzweigt der Flusslauf um ein Inselchen mit den schönen Überresten eines Herrenhauses drauf. Vor dem Restaurant bei ca. Km 372.3 existiert ein ca. 40 Meter langer Anlegesteg. Zuvorderst ist bereits ein Mietboot fest vertäut, also schliessen wir auf. Nach einem erfrischenden Bad spähen wir mit einem ersten Landgang im Restaurant „**Le Moulin rouge**" aus, was deren Speisekarte heute Abend alles an kulinarischen Köstlichkeiten verspricht. Gerne werden wir im Detail informiert, auch darüber, dass erst nach 19.30 gekocht werde.

Also erkunden wir die City, was bei der Dorfgrösse schnell erledigt ist. Den harten Kern vermuten wir in der Nähe der Kirche. Um viertel nach sieben trifft ein holländisches Wohnschiff ein, macht sich daran, den letzten Platz am Steg in Besitz zu nehmen. Der Wirt verlässt, als er das beginnende Anlegemanöver bemerkt, seinen angestammten Platz in der Küche und ruft dem Skipper von der Terrasse des Restaurants aus zu, dass der augenscheinlich noch freie Liegeplatz nicht frei, sondern, ganz im Gegenteil, reserviert sei. Die Holländer rufen etwas von "schade" und „Essen wollen" zurück und geben sich, das Schiff noch etwas vor Ort treiben lassend, enttäuscht. Der Wirt sieht, tatsächlich und nur geografisch gemeint, von oben herab etwas unschlüssig zu und ruft dann ein paar Augenblicke später nach unten: "Nein, sieben Uhr ist durch"; sie könnten den Platz belegen. Was sie dann auch tun.

Kaum sind die ersten Taue auf den Steg geflogen und belegt, taucht hinter der Insel mit hoher Bugwelle eine französische 37 Fuss-Yacht auf, fährt auf unseren Steg zu, als wäre noch zuhauf Platz und mokiert sich schon aus Distanz lauthals darüber, dass dem eben nicht (mehr) so ist. Wir, die wir schon "am Schärmen sind", überlegen, wie wir helfen

könnten, ob ein Päckli eine Lösung wäre, ob die hinteren noch etwas zurück, wir noch etwas nachrutschen könnten, während der Franzose aufgeregt hin und zurück fährt, mit viel Gas und noch lauterem Schimpfen. Er herrscht den Mietbootfahrer vor uns an, er solle sich vom Steg lösen und daneben ins Gebüsch fahren, er könnte dies drum, seines Schiffstiefganges wegen nicht. Der Angesprochene, offenbar ein welscher Schweizer, lehnt dies ebenso rasch wie entschieden ab und pariert in Landessprache, das sei allein dessen Problem, er hätte ja kein Schiff mit Tiefgang kaufen müssen (!!!).

Ariane will verstanden haben, dass der Franzose uns allen zum Abschied etwas in der Art zurief, wir Schweizer sollten doch unsere Pommes zuhause essen und stob wiederum mit viel Schwell auf die interessanterweise um 19:30 noch immer funktionierende Schleuse 4 zu, um sich hochschleusen zu lassen. Dann wart er und seine Crew nicht mehr gesehen. Tja, wie sagen wir doch ständig; auf dem Schiff ist immer was los. Inzwischen hat ein Landregen eingesetzt und die Sitzplätze auf der ungedeckten Terrasse haben plötzlich sehr an Stellenwert verloren, auch wir lassen uns drum nun drinnen bekochen. Urteil: Einfach aber gut und mittelmässig preiswert, der Gerant und Koch ist übrigens Schweizer.

Am Samstagmorgen, 6. August bleiben wir noch etwas am ruhigen Steg. Während Ariane wie gewohnt gerne etwas länger schläft, tippe ich morgens meist an diesem Bericht. Als die Regenwolken sich verziehen, wird abgelegt und wir fahren aus dem Dorf heraus. Vor der „**Ile Belau**“ bei Km 368.5 gefällt es uns gegen 10 Uhr so gut, dass wir, nachdem sich Aramis' Sandläuferrumpf mangels flacher Ufer nicht entsprechend einsetzen lässt, „**Déjeuner vor Anker**“ beschliessen. Der leichte Hilfsanker wird zu diesem Behufe über die Bugreling rausgeschmissen und belegt. Bis der Tisch gedeckt ist, sind wir aber schon fast ins Ufer abgetrieben, also ist ein neuer Anlauf vonnöten! Diesmal wird aber die leider ständig etwas wechselnde Windrichtung und die Leinendistanz sorgfältiger eruiert und jetzt haut's auch hin. Wir treiben mit 2 - 15 Metern Abstand vom Ufer und bekommen das herrliche Panorama voll mit. Auch hier fällt uns allerdings ein Jungpappelwald mit seltsam hell verfärbtem Laub und teils schon dichtem Mistelbewuchs auf, alles Todgeweihte? Monokulturprobleme?

Wir beschliessen vorläufig hier zu bleiben, Ariane packt ihre Malausrüstung aus, interpretiert das gegenüberliegende Ufer mit Wasserfarben auf saugendes Papier. Ich bin für den 11-Uhr-Apéro und die „Wespenabwehr auf Deck“ zuständig. Wie wir uns so im Stress suhlen, naht ein - innert zwei Std. nun schon das zweite (!!) - Schiff, es hat einen dunkelroten Rumpf und ein ebensolches Bimini, zweifellos die „Helena“. Man verlangsamt, schliesst zu uns auf, fragt aus sicherer Distanz ob wir vielleicht aufgesessen seien oder sonst eine Panne hätten, was wir gerne verneinen. Sie geben uns ihr nächstes Etappenziel an und fahren weiter. Dann steht Abkühlung auf dem Programm und als der feine Sekt „**Clairette de Die**“ nicht mehr nachkommt, gehen die Pferde etwas durch, der Sinn steht nach einem Kopfsprung ab Achterdeck. Der erste gerät passabel; der zweite nicht. Denn im Fall aus rund 3 Metern Höhe verändert sich irgendeine Körperachse, so dass das Eintauchen ins kühle Wasser nicht im richtigen Winkel, sondern viel zu steil gerät. Realisiert wird nur noch, dass ich mit irgendetwas zusätzlichem als nur nas-

sem, kühlem Wasser kontaktete und trotz Kurzsichtigkeit Steine am Grund liegen sah ….. tja, der blutende Unterarm nach dem Wiederauftauchen bestätigt die Empfehlung, dass man keine Kopfsprünge in Gebieten machen sollte, die man nicht genau kennt. Wenigstens keine zu steilen.

Gegen 15 Uhr setzt die feierabendliche Rushour ein; meist so alle halbe Stunde zwei Schiffe (Schleusenladungen) hintereinander, zu viel für uns, ausgiebig gebadet, belesen und die einen mit Farben verschmiert, hieven wir den Anker und fahren auch weiter. Gegen vier passieren wir **Port sur Saône**, halten nach Harder's Ausschau; aber es ist nichts von ihnen zu sehen. Also geht's weiter. Vor der dortigen Schleuse auf Höhe des Tierparks müssen wir warten; ein paar Rehe und Kiz die wir vom Deck aus ausmachen und eine Schar mehr als hungriger Enten, die unseren ganzen, grossen Hartbrotvorrat auffressen, verkürzen uns und zwei weiteren jetzt eintreffenden Yachten die Zeit. Als die Kammer wieder geflutet ist, die oberen Tore sich öffnen, fahren wir ein. Ganz nach vorne …. und warten. Kein Schiff schliesst auf, so dass die Eclusière irgendwann die Stange zieht und wir alleine abgesenkt werden.

Da wir es überhaupt nicht eilig haben, schliessen die zwei Skipper hinter uns bis zur nächsten Ecluse, wo es offenbar auch nicht so richtig speditiv abläuft, auf. Diesmal so nahe, dass der erste meint, wir könnten doch auch zu dritt (sagt man dem auch ménage-à-trois?) schleusen; 3 x 12 Meter sollte doch für die hiesigen 41 Meter Kammern gehen .. Ich habe nichts dagegen, fahre bis einen Meter vor vordere Tor und wir kommen tatsächlich gut runter. Tja, wenn alle wissen, dass sie ihre Schiffe halten müssen, ist es kein Problem.

Scey sur Saône lassen wir rechts liegen, die zwei Wasserskiboote die in Sichtdistanz vor dem Dorf lauthals das ganze Wasser durchquirlen möchten wir nicht stören, also fahren wir direkt zur Schleuse **Scey**, vor der ein 9.5 Meter Pénichettchen quer steht. Wir warten mit ausreichend Abstand, bis der MBF (Mietbootfahrer) sein Gefährt physisch in seine Gewalt gebracht hat, was noch etwas dauert. Als die Tore aufgehen, will die deutsche Besatzung die Kammer besetzen, genau genommen versuchen sie schon auf den 2. Poller hinzusteuern und an diesem mit der Front zu belegen, was ihnen aber mangels Fahrfertigkeiten des Lenkers nicht gelingt. Das Schiffchen steht nun, so gut es die Geometrie zulässt, quer in der Wanne. Ich ahne was nun kommt und schliesse so auf, dass wir zwar noch einigen Abstand zu ihrem Heck innehaben, aber doch mindestens schon mal unser Bug zwischen den Toren steht. Just in diesem Moment gelingt es einem von MBF's Jungen auf die linke Schleusenmauer zu hechten, wo er nun auf die blaue Stange zu sprintet.

Bevor er diese aber anfasst steige ich auf unser - wer's von vorne kennt, weiss und fürchtet es - nicht leise Horn und bleibe auch für ein bis zwei Sekunden drauf. Die ganze vordere Besatzung zuckt zusammen und auch alle Samstagnachmittag- Besucher der Schleusenanlage rundum werden auf die Vorgänge aufmerksamer. So müssen wir jetzt eigentlich gar nichts mehr tun, die Passanten rundum herrschen die vorderen an, dass sie gefälligst in der Kammer noch mind. 20 Meter weiter nach vorn fahren und uns damit auch Platz machen müssten. **Merci à tous les visiteurs!**

Schon während des Absenkens versorgt die vordere Crew dann die Taue und wird entsprechend hin und hergeschüttelt. Da uns

das nach der Schleuse stehende Lichtsignal gerade so schön mit grünem Auge entgegenleuchtet, schliessen wir die 680 Meter lange Tunnelpassage von St. Albin ohne Halt an; d.h. ich überlasse das Ruder der Smutje, die uns, nachdem ihr die gewöhnungsbedürftige Steuerung im engen und dunkeln Kanalbett anfangs nicht so recht behagen will, trotzdem gut und sicher durch die Röhre bringt. Gratulation!

Vor der Ecluse **Rupt** wartet eine holländische Kotteryacht und dahinter die MBF aufs Abschleusen. Die Tore öffnen sich, ein Schiff fährt aus und an unserer „Vorhut" vorbei. Erst kurz bevor sie auch uns passieren, check ich's; die „**Serenas**" hab ich zwar noch nie in natura gesehen, aber die Leute drauf, die kenn ich doch, ja tatsächlich, da winkt doch **Theres** und nun auch **Christian**. Wir hupen und bremsen gleichzeitig, so dass für einmal zwar keine schwarzen Streifen im Wasser zurückbleiben, aber doch etwas dunkler Rauch über dem Kanal aufsteigt und begrüssen uns, vereinbaren ein künftiges Treffen.

Als wir aus vielleicht noch 150 Metern Distanz wieder nach vorn sehen, ist der Holländer bereits in der Kammer, das Mietboot dicht davor, wieder, allerdings umsonst, eine kollisionsfreie Einfahrt anstrebend. Ich kann 1 + 1 zusammenzählen, sehe, dass offenbar ein VNF-Angestellter die Schleusung begleiten wird und nehme Fahrt auf. Als das MB endlich zwischen den Toren durch ist, macht sich die Crew nach ein paar Metern Kammerfahrt wiederum mit irgendwie triumphierend scheinendem Getue, d.h. immer wieder rückwärts aus der Kammer rausschauend und mit dem Finger so nach „ätsch/bätsch Manier" in unsere Richtung deutend, dran, die hintersten Poller anzuvisieren. Neeh, so einfach geht das nicht; wenn auch gegen mindestens leisen Protest aus der eigenen Mannschaft schliesse ich wiederum soweit auf, dass sie uns nicht direkt gefährlich werden können, aber doch unser Bug schon mal zwischen den oberen Toren und damit auch den Radarschranken zum stehen kommt und warte. Es dauert nicht lange und der Blick des noch mit dem ersten Team sprechenden VNF-Mannes fällt auch auf uns. Einen Moment scheint er auch zu rechnen, dann kommt er offenbar auf das selbe Resultat wie ich und weist nun den MBF (in Schleusenmitte) an, er solle gefälligst nach vorn aufschliessen und uns Platz machen .. was dann von diesem, aber erst nachdem ihm der Eclusier zu verstehen geben musste, dass er sonst die blaue Stange nicht ziehen werde, äusserst widerwillig umgesetzt wird.

Die Absenkung selber um geschätzt etwa 3 Meter verlief reibungslos, ausser, dass die MB-Besatzung erst nach dem Absenken merkte, dass ihre, in dieser Kammer nun tatsächlich die Seile halten müssenden Jungs, oben auf der Mauer stehen geblieben waren und nur mittels der mit weiterer Kabarettleistung anvisierten Leiter im vorderen Teil der Kammer bei der Ausfahrt aus der Schleuse wieder aufgenommen werden konnten.

Unten angekommen biegen wir bei der nächsten Verzweigung nach backbord ab. Den Flusslauf nach **Traves** hoch (ca. 6 km sind schiffbar) hatten wir noch nie befahren.

Die Strecke gefällt uns. Nach halbstündiger Fahrt unterqueren wir eine schöne Brücke und behalten dann bald den Tiefenmesser im Auge. Bei der Einfahrt in den Hafen kurz vor der Insel fällt die Anzeige teilweise auf weniger als 1 Meter unter Kiel. Ein Schlauchboot kreuzt uns und dessen Fahrer versichert, dass für die Fahrrinne in der Mitte des Wasserlaufs eine Tiefe von 1.40 M. garantiert sei. Tja, mag schon sein und ihn auch beruhigen, aber die Garantien sind hier nicht immer viel wert, wir fahren drum nicht bis an die ganz zuhinterst liegenden Pontons sondern wieder aus der Einfahrt raus und ankern davor. Ein herrlicher Abend mit einmaligem Panorama folgt.

Sonntag, 7. August, ein paar Fischer ziehen schon früh am Morgen diskret mit Elektromotörchen oder ungeniert mit kleinen Aussenbordern um uns herum auf ihre Raubzüge, während wir das Panorama, als sich der Morgennebel verzogen hat, nochmals mit Zmorge auf Deck geniessen. Der Weg zum Ankerkasten im Bug wird dann allerdings zum Hürdenlauf. Zu Hunderten liegen Leichen von Flussfaltern und oder -fliegen auf dem Salon-, dem Pantrydach, auf der Gangway, dem Mast! Was soll dieses allnächtlich mehr oder minder starke Massensterben nur bedeuten? Fragen über Fragen!

Nach dem Znacht besucht uns nach 21 Uhr zuerst ein Duo, dann ein Trio Schwäne und machen uns auf ihre Zwistigkeiten in der Sippe aufmerksam. Ariane hat Brot für alle, versucht die Jagenden (sie nennt diese die Männchen) und die Gejagten (sinnrichtig kann es sich also hier nur noch um die Weibchen handeln) zu besänftigen. Solange sie was zu Futtern hat, klappt dies einigermassen, das harte Naturleben geht aber danach sofort weiter .. .

Nach einer einfachen Sammelbestattung ohne Benachrichtigung der engeren Familienangehörigen mittels Deckwaschpumpe fahren wir ganz gemächlich das schöne Stück bis zum Hauptarm wieder zurück.

Ein paar schöne Fotos von im Fluss vor sich hinfaulenden Ästen und Baumstrünken werden unser Fotoalbum aufwerten. Als nächstes Ziel nehmen wir uns den Seitenarm von **Charentenay** vor. Dort soll es nach einem

vor Jahren von **Kurt** Trento abgegebenen Tipp einen schönen Anlegesteg geben. Wir fahren also an der zur Schleuse führenden Kanalverengung bei km. 328.3 vorbei, geradeaus, wollen zum Pkt. 328 bis. Da hier die Schifffahrt offenbar nicht mehr in voller Blüte steht, bitte ich Ariane im von der Werft sinnigerweise inmitten des Salon auf einem Tableau montierten Sicherungspult den Schalter für den Tiefenmesser umzulegen, damit wir die Situation unter uns etwas im Auge behalten können. Nach seiner untrüglichen Anzeige nimmt die Tiefe laufend bis nur noch ca. 1 Meter unter dem Kiel ab und das Wehr ist nur noch max. 100 Meter entfernt, als wir noch immer keine zuverlässig erscheinende Anmachstelle erkennen können.

Wohl steht in einer Ausbuchtung vor einer Liegenschaft eine geschätzt 12 Meter lange Yacht, aber ob die wirklich auf dem Wasserweg und eigenem Kiel hierhin gelangte, entzieht sich unserer Kenntnis. Als dann das Wehr nur noch ca. 20 Meter entfernt ist, tritt eine Gruppe Leute aus einem Garten ans Ufer und orientiert uns, dass wir hier nicht anlegen könnten und auch nicht dürften, es sei **alles privat**. Und aufpassen müssten wir ausserdem, denn es sei untief. So viel also zum Nutzwert von alten Plänen mit offenbar veralteten Infos. Wir tasten uns zurück, streichen, wieder auf sicherem, bekanntem Terrain diesen handschriftlich in unserer Flusskarte eingefügten Hinweis ..... .

Der nächste Halt erfolgt in **Seveux**. Nach unserem Plan gibt es hier nicht nur eine Vermietstation, Reparaturbasis und Tankstelle, sondern es könnte auch ein Schloss im Dorf haben. Unsere Flusskarte zeigt jedenfalls ein Foto, welches diese Annahme nahelegt. Nach einem Wolkenbruch vor knapp 2 Stunden strahlt die Sonne wieder, es ist schwül und heiss.

Wir finden weder Schloss noch Ruine, aber eine kleine, dem Grössenverhältnis des Dorfes angemessene Kirche, ein Sonntags natürlich geschlossenes Lebensmittelgeschäft mit Gratis-Heimlieferung, eine öffentliche Waschhalle mit „Eau non potable“ und eine sich in Betriebsferien befindliche Metzgerei. Zurück auf dem Schiff wird die Schlossfrage nochmals angegangen, aha; das Föteli verrät durch eine winzige Unterschrift, dass es sich um das Château Ray sur Saône handelt und hätte, wenn’s Platz gehabt hätte, auf die vorherige Seite des Plans gehört.

Nun ja, nach dieser erschöpfenden VdV (Visite-de-Village) werfen wir unsere Expressomaschine kurz an und fahren bald aus dem

Hafen aus, und als wir grün erhalten in den **Tunnel von Savoyeux** ein. Dieser ist nur **643 Meter** lang und an sich nicht schwierig zu durchfahren. Die Augen brauchen allerdings auch hier, trotz entlang des ganzen Tunnels montierter, eingeschalteter und auch funktionierender Beleuchtung bei einer Sonnenscheineinfahrt einen kurzen Moment Zeit sich auf die doch reduzierten Sichtverhältnisse einzustellen. Ein Problem soll es allerdings (nach Werner's authentischem Bericht) dann geben, wenn das Schiff nur mittels Innensteuerstand gelenkt werden kann, und man an einem heissen Tag in den kühlen Tunnel einfährt und sich urplötzlich alle Scheiben beschlagen …

Nach dem Tunnel lassen wir uns noch einmal abschleusen, biegen dann nach links in den eigentlichen Flusslauf ein und ankern nach ca. 50 Metern. Die Dorfflucht hat sich gelohnt. Wir tafeln an Deck, erhalten, während die schon tiefstehende Sonne uns noch über eine Stunde wärmt, wiederum Besuch von einigen Bettelschwänen und Enten. Sehen dann am rechten Ufer in den Seerosenblättern etwas schwimmen, dass seinen Kopf nicht deutlich übers Wasser hinaushebt, holen den Feldstecher und entdecken die ersten Bisamratten auf unserer Fahrt. Einem Entenfamilienvater passt das Auftauchen dieser Nager gar nicht; er plustert sich zwischen der Ratte und seiner sicher erst ein paar Tage alten Jungmannschaft auf. Die Ratten beeindruckt dies absolut gar nicht, sie schwimmen weiter, steigen nacheinander gemächlich aufs Land und fressen … Gras.

Montags bin ich früh wach; schon um 6 Uhr schiebe ich die Vorhänge probehalber zur Seite und sehe ….. nichts. Oder fast nichts. Dicker Bodennebel und erste Sonnenstrahlen. Kamera suchen, nach aussen gehen, puh, ziemlich frisch und abdrücken. Dann schnell wieder ins warme Bett.

Um 7 Uhr wiederhole ich die Aktion, jetzt sieht man wenigstens schon die Uferumrisse und Spiegelungen entlang der Wasserlinie. Nochmals ein paar Aufnahmen in immer noch viel zu kühler Luft, also wiederum ins Bett.

Um halb neun Kaffe machen und Smutje mit froher Nachricht, dass 1. draussen schönes Wetter abgehalten wird, und sie 2. dran sei mit Zmorgenessen-machen, aufwecken. Nach vollbrachter Tat und gemütlichem Brunch fragen wir uns bei starkem Seitenwind, wenn wir jetzt zuerst vom Grund ho-

len sollen, den Heck- oder den Buganker. Wir machen's jedenfalls richtig, denn wir landen während des doch mehrere Minuten in Anspruch nehmenden Manövers nicht in den Seerosen.

Auf der Weiterfahrt ereignet sich nichts besonderers, ausser vielleicht, dass uns an der dümmsten, da engsten Stelle, wo man nicht ausscheren und sich richtig begrüssen kann, Veteranin „**Lara**" mit **Kurt** und **Doris** begegnen. Es reicht doch mitzuteilen, dass wir sie umsonst in Corre gesucht haben, worauf Doris vermeldet, dass ihr dies auch leid tue, aber wenn man 3 Monate überall unterwegs sei …. fehle man halt an anderen Orten.

Deutlich vor Ladenschluss erreichen wir **Gray** und finden an der Connoiseur-Basis auch noch einen Liegeplatz. Strom zapfen gelingt allerdings nicht, da ich den dafür notwendigen Adapter nicht mehr finde. Wir kaufen im ca. einen halben Kilometer entfernen Intermarché ein und beschliessen danach sofort wieder abzulegen. Weil …. drum neben uns noch knapp 4 Meter Platz frei sind und die Nachbarschaft von MBF's, die um hier, direkt neben uns, anlegen zu können, ja auch noch gerade rückwärts fahren können sollten, macht uns etwas kribbelig.

Beim Einkauf haben wir entdeckt, dass direkt nach der Schleuse, am rechten Ufer, dort wo sich die für öffentliche Bauten zuständigen Leute offenbar nicht auf eine gerade Treppen / Böschung – Lösung einigen

konnten, die „Helana" Crew belegte. Wir schleusen runter, belegen in der Nähe und leisten Gesellschaft. Unser Eindruck, dass die schiefe Uferböschungs-Lö-sung zu nichts taugen kann, erhärtet sich als wir mit Tischen und Stühlen eine 8-er Tafelrunde aufbauen wollen und die ganze Gerätschaft bis zum Trottoir oben an der Strasse hoch schleppen müssen. Wir grillieren, tauschen Fotochip-Speicherkarten, planen die Weiterfahrt. Ein sehr mageres, aber sonst gepflegt aussehendes, also kaum ausgesetztes Büsi erhält nach und nach alle Speisereste. Trotz Socken, warmen Jeans und Jacken wird es, da sehr kühl, nicht allzu spät.

Dienstagfrüh machen wir der hinter uns liegenden Besatzung ein Angebot; wir wären bereit einen ihrer Moses' anzuheuern. Norbert nimmt die Offerte gerne an, wechselt die Fronten und tritt in unsere Dienste. Nach dem Ablegen überlassen wir ihm das Steuer. Er lenkt „Aramis" sicher durch die vielen Flusswindungen und überholt schliesslich (mit genügend Raum!) ein MB, welches so langsam vor sich hin tuckert, dass unsere zu tiefen Getriebeuntersetzungen nicht mithalten können, und stundenlanges ein- und wieder auskuppeln, nur um nicht aufzufahren, mögen wir wirklich nicht. Da es schön und heiss ist, verfahren wir nicht den ganzen Tag, sondern hoffen, dass der Ponton bei km. 260.2 frei sein möge. Und wir haben Glück, am in praller Sonne brütenden Sandverladesteiger kurz davor liegen

schon 2 MB, der unter schattenspendenden Bäumen gelegene Schwimmponton ist aber noch frei. Wir belegen im Päckli und sind bald im Wasser.

Heute erfolgt daselbst eine Kontrolle der Opferanoden. Gut sind auf dem Laptop noch Fotos die damals im Werk während der Herstellung des Schiffs geschossen wurden, vorhanden, so konnte ich vorgängig herausfinden, wo genau denn diese angebracht sind. Fazit: Die zwei unter dem Heck sind sicher zur Hälfte verbraucht, die zwei links und rechts am Ruderblatt festgeschraubten sind zwar auch korrodiert aber wohl erst zu 1/3 "geopfert". Nach dem Bad beschliessen wir hier zu nächtigen, wenn es gelingt, **Bernd** und **Hannelore**, Verwandte der „Helena"-Besatzung, die das Schiff mit einem Wohnmobil während ein paar Tagen begleiten, entsprechend über unseren Aufenthaltsort zu orientieren. Dies sollte eigentlich nicht schwerfallen, existieren doch auf unseren beiden Schiffen gegen 10 funktionsbereite Handys. Nur; die Signalstärke will nicht überzeugen, mehr als ein Balken taucht schon gar nicht auf und wenn eine Verbindung doch zustande kommt, bricht sie innert Sekunden wieder ab. Also beschliessen wir Richtung Dorf zu spazieren, dort muss die Versorgung ja wohl besser sein.

Und da bei der Anlegestelle der Gemeinde **Broye-sur-Mesnes** ein grosser Plan steht, auf dem der Weg zum Dorf (und zwar unzweideutig in gerader Richtung ab Flussufer) eingezeichnet ist, meinen wir nicht fehlgehen zu können. Tun wir dann aber dann doch, weil der Zeichner offenbar nie damit gerechnet hat, dass jemand kilometerlang seinem zweifelhaften zeichnerischen Geschick Folge leisten könnte. Irgendwie gelingt es aber doch, zwar nicht in Dorfnähe, aber in natelmässig besser versorgtes Gebiet zu gelangen und Bernd's Kartenkenntnisse besorgen den Rest, bald werden wir gefunden. Ein Nachtessen zu acht auf unserem Deck folgt und Andrea Botticelli aus den Aussenlautsprechern schliesst den Tag ab.

Den Mittwoch der vierten Ferienwoche gehen wir gemächlich an. Wer erst um 10 Uhr morgens so wach und auf ist, dass er das Frühstück bewältigen kann, für den ist der Morgen beim Start um 11 halt schon fast gelaufen. Norbert wird wieder als Steuermann angeheuert, so kann der Schreiber sich ganz der schweisstreibenden Tätigkeit der Teakdeckreinigung mit Bürste und Schmierseife hingeben. Unverständlich; da werden Sonden und ganze Raumfahrzeuge auf den Mars katapultiert, aber so etwas einfaches wie selbstreinigendes Teak ist noch nicht erfunden; wozu haben wir denn Gentechnik, häh? Um die Mittagszeit streifen wir **Pontailler sur Saône** unsere Einkaufsgedanken werden aber, nachdem es immerhin noch gelungen ist, dunkles Brot zu erstehen, im Keim erstickt, denn wir sind schlicht zu spät dran.

Wir bummeln durch die leere Hauptstrasse und zurück, schiessen ein paar Fotos und legen wieder ab.

Da übermorgen das **SSK-Treffen** (Schweiz. Schleusenschiffer- Klub) in St. Jean-de-Losne auf dem Programm steht und wir daran teilnehmen wollen, muss „Aramis“ noch etwas ausgiebiger geputzt werden. Ohne Beiboot und nur schwimmend ist allerdings schon das Reinigen der viel zu langen Wasserlinie fast ferientätigkeitsunwürdig. Ausser man kann dies mit festem Boden unter den Füssen tun, dann ist der Aufwand minimal. Ich kenne in unseren Breiten aber bislang nur eine Stelle, wo man sanft in den Sand der Uferböschung fahren kann, m.W. keine Steine vorhanden sind, das Schiff auch bei Wellen von Vorbeifahrenden gerade liegenbleibt und man nach dem Umsetzen der geplanten Reingigungstätigkeiten auch problemlos wieder vom Fleck kommt und der liegt bei km 245, kurz nach **Lamarche sur Saône**. Also setzen wir „Aramis“ dort auf Grund und unterziehen ihn auch einer Wasserlinien-, Seitenwand- und Spiegel-Reinigung.

Nachdem die Kalkablagerungen rundum abgespült sind, nehmen wir noch die Schleuse „**Poncey lès Athée**“ und fahren danach wieder ca. 200 Meter den Flussarm hoch. Da unser Messgerät aber auch hier noch immer 4 – 5 Meter (also doppelt so viel wie bei unseren bisherigen Ankermanövern) Tiefe anzeigt und der Fluss eine immerhin erkennbare Strömung aufweist, legen wir für eine sichere Ankerung mehr Kette aus und geniessen nach einem Bad einen Aprikosenwähen-Znacht. Während wir den Früchtekuchen genüsslich zerlegen, knackt es öfters im dichten Unterholz am Ufer. Wir schauen immer mal hin, können aber niemanden erkennen, bis dann plötzlich ein erstes, hellfarbenes Rind zwischen den Stauden herausbricht und sich den Weg zum Wasser sucht. Es folgen noch zwei weitere Mutige und wir können die hiesige, ungezwungene und keinen Modediktaten unterworfene Badezenerie beobachten. Kurz nach 21 Uhr vermeint dann aber die Smutje die berühmt berüchtigten und sehr nervenden Geräusche von blutrünstigen Mücken im Landeanflug zu vernehmen. Wir verziehen uns drum, für einmal, bisher hatten wir diesbezüglich erstaunlich oft Glück, in die Kojen und hören und sehen nach dem abgelichteten Sonnenuntergang gar nichts mehr:

Am 11.8. wecken uns schlurfende Paddelgeräusche von einem Fischerboot, dessen Insasse und Schiffsführer um seine gewohnten Jagdgründe zu erreichen, heute, es mag so sein, einen kleinen Umweg um unser Ankergerät machen und damit etwas Lärm von sich zu geben glauben muss. Bei einer Ausmarchung des Terrains fallen auf dem Vordeck wiederum ein paar hundert Insektenleichen auf; was geht ab, sind wir denn eine Opferstätte?! Nach der Klar-Schiff-Aktion geniessen wir, während der Wind unser Schiff mal in die, mal in jene Richtung dreht

und wir frühstücken, nochmals das schöne, farbenprächtige Panorama rundum, die Spiegelungen im noch völlig ebenen Wasser und versuchen die visuellen Eindrücke in den „geistigen Speicher“ zu überführen; auch an diesen Moment möchten wir uns später noch oft erinnern. Warum nur kann man so ein Stück Horizont und die damit zusammenhängenden Gerüche von Wald, Wasser und frisch geschnittenem Heu nicht einpacken, mitnehmen und zuhause wieder aufbauen, wenn einem mal gar nichts gelingen will oder sonstwie das Dach auf den Kopf zu fallen droht? Eigentlich sollte solcher Aufwand in den Leistungskatalog der Krankenkassen aufgenommen werden; denn diese natürlich starken Eindrücke gehen viel tiefer als viele andere Zerstreuungs- und Ablenktechniken.

Wir reissen uns dann trotzdem los und fahren die paar Kilometer nach **Auxonne**. Da der Wasserbunkerplatz unter der Brücke frei ist, steuern wir gleich diesen an. Kaum am Quai aufgetaucht, spurtet schon eine charmante Hafenmeisterin Richtung „Aramis“, lässt sich die Leinen zuwerfen und bringt uns, nachdem wir ein paar Worte gewechselt haben auch noch den „gelben“ Schlauch und ein Stadtplänchen. Super-Service; schade nur, dass man um den Wasserspeicher mit Inhalt zu verwöhnen, immer wieder auf den Kopf des sich natürlich am Ufer befindlichen Wasserhahns drücken gehen muss. Ich bin sicher, dass jene Leute, wegen denen man diese Technik einführte, bereits wissen, dass man einfachste Hilfsmittel zur Überlistung einsetzen kann. Durchgeschnittene Kabelbinder neben den Zapfstellen sprechen jedenfalls eine deutliche eigene Sprache ….

Schon bei der Vorbeifahrt am Ponton haben wir mit Freude festgestellt, dass die „Helena“ Crew auch vor Ort ist und wir werden, da deren Eigner offenbar jeweils ähnliche Regungen bei unserem Auftauchen verspüren, freudig begrüsst, dann gefragt, ob wir die Hiobsbotschaft gleich, oder erst nach dem Wassertanken hören möchten. Als wir uns nicht sofort entscheiden, kommt’s doch jetzt schon und ohne Schonzeit raus; ein Holländer hätte eben informiert, dass der Rhein-Rhône-Kanal, auf dem wir in ein paar Tagen unsere Rückreise beenden möchten, resp. beenden müssen, infolge Wasserknappheit gesperrt sei …. . Tja, wir wissen zwar, dass es Knappheiten geben kann und dass dann in der Regel Konvois gebildet werden, aber ganz „sperren“, das kann ja wohl nicht wahr sein!

Zurück können wir nicht, denn das hiesse, dass wir wieder mindestens 3 Wochen unterwegs wären …. wenn es nicht wieder Zwischenfälle in jenem Kanalsystem gibt. Also ruhig Blut bewahren, den Blutdruck unter Kontrolle halten. Dann Gedanken sortieren, Handy zücken und **Anne** Meyer, der Hafenwartin von Dannemarie telefonieren. Ihr Gatte **Christian** ist Streckenchef bei der VNF und sie fragt nun bei ihm nach, ob das Gehörte stimmt. Dieser nimmt Kontakt mit der VNF in St-Jean-de-Losne auf und negiert; davon hätte man offiziell keine Kenntnis, es gäbe auch keine ähnlichen Hinweise an die Batellerie. Anne danken, aufatmen, aber das komische Gefühl bleibt noch, war-

ten wir ab, ob wir wirklich problemlos durchkommen.

Wir bummeln noch etwas durch das Zentrum und lichten besonders originelle oder alte Haustüren und Tore, wie schon seit Ferienbeginn ab. Dann bannt uns der Duft

aus einem knapp mannshohen Metallkasten mit Scheiben und rotierenden Spiessen drin und wir werden, ich sag es muss Magie im Spiel gewesen sein, von einer Boucherie angezogen. Als der Zauber wieder nachlässt, sind wir um schlappe sechseinhalb Euro ärmer, dafür finden wir uns auf der Strasse draussen wieder und an meinem Handgelenk baumelt eine Tüte aus der es exquisit nach grilliertem Hähnchen duftet. Nach dessen Verzehr, der Duft hat übrigens nicht zuviel versprochen, ist uns der Besuch des **Napoleon-Museum**s nicht vergönnt, denn es hat zwischen 12 und 15 Uhr geschlossen.

Gegen 15 Uhr treffen wir in **St. Jean-de-Losne** ein und finden im H^2O-Hafen gerade noch zwei freie Plätze. Und Strom. 2 Waschmaschinenfüllungen bescheren uns wieder frische Frottetücher und Unterwäsche. Abends fährt uns kurz vor dem Einnachten Moses Norbert als Beiboot-Kapitän durch die Hafenbecken, so können wir sondieren, wer von unseren Bekannten allenfalls (auch) schon hier ist. Den „**Elefant IV**“ von **Sepp** und **Yvonne** finden wir nicht, dafür steht unweit davon im Blanquart-Teil der „**Seebär**“, wir machen die Eigner und frisch gebackenen Grosseltern **Rolf** und **Renate**, die sich vom sicher harten Tag auf dem Achterdeck hoch oben erholen, mit Zurufen auf uns, die wir knapp über der Wasserlinie ausschwärmten, aufmerksam und dürfen dann an deren Badeplattform anlanden und auch aufs Aussichtsdeck aufsteigen. Mit einer Glacé verwöhnt, werden wir über die Ereignisse der letzten Woche orientiert. Auch über das Malheur mit dem beidseitigen **Schraubenschaden** im neuen Hafenbecken von **Baume-les-Dames**, wo offensichtlich beim Ausbaggern nicht alle Unterwasserklippen beseitigt wurden. Wir werden uns dies merken und versuchen der Sache vor Ort noch detaillierter nachzugehen.

Am Freitagmorgen, 12.8. ist das Rabenkonzert von der Insel noch tragbar; dauert nur vielleicht 5 – 10 Minuten. **Ariane hat heute Geburtstag und darf ausschlafen solange sie will**. D.h. ich wecke sie erst so zeitig, dass wir es gerade auf 11 Uhr zum Apéro des SSK ins „**Amiral**“ schaffen. Gut 20 Personen treffen sich hier und „klönen“ über alles

mögliche. Weil die Zeit gerade stimmt, bestelle ich ohne Böses zu ahnen, einen Pastis und werde sehr grosszügig mit einem fast bis en hin gefüllten Glas dieser weisslichen, noch unverdünnten Flüssigkeit versorgt. Ich nippe und verdünne und nippe und verdünne, trotzdem fährt das Teufelszeug ein wie noch nie zuvor. Der Rückweg zum Schiff kommt mir lang und unsicher vor.

Erst nach längerer Pause traue ich mich (nein, das auf dem Foto am Ende der vorherigen Seite bin nicht ich, am Steuer sitzt Norbert und derjenige, der im oberen Bild mit Ariane schmust, hört auf den Namen "Snoopie") um die Zvierizeit wieder (selber) ans Steuer und wir fahren dann die Saône hoch, bis vor die Abzweigung des **Rhein-Rhône-Kanals**. Und warten und warten und warten.

Die Fragerei und Instruktionen der dortigen Eclusière, die jede Kammer voll Besucher gegen Unterschrift mit Fernbedienungen für die Schleusenbetätigung versieht, dauern offensichtlich länger als die Schleuserei selber. Aber schliesslich schaffen wir auch dieses Hindernis und treffen zusammen mit den „Seebär“ - Eignern vor dem Haus von **Fredi + Willie** Weber ein, wo wir bereits zum Apéro erwartet werden.

Weil lobenswerterweise einige SSK-Mitglieder tatsächlich auf eigenen Planken vorfahren, reicht der Anlegeplatz am Naturufer natürlich niemals aus. Also werden Pack und Päckli’s gebildet; **Peter** und **Marie-Christine** parkieren den „**Bacchus**“ an eine zum Wohnschiff umgebaute lange Péniche, wir uns an ihnen, dann **Turi** und **Annabärbel** mit „**Ichtus**“ an uns, **Ernst** schliesst seinen „**Pan Long**“ hinten an und so weiter.

Im lauschigen Garten hinter dem grossen Haus werden wir nachhaltig verwöhnt; es gibt süffige Flüssigkeiten und ein **Meerestierbuffet vom Feinsten**. Ein kurzer wolkenbruchartiger Regenfall tut der Stimmung keinen Abbruch. Fredi’s Knöpfli werden mehrfach in den Mund genommen; zuerst verspiesen, dann verbal noch und nöcher gelobt. Die Stunden verfliegen schnell und

nach Digestif und Dessert weisen einige Skipperfrauen darauf hin, dass die Zeiger ihrer Uhren schon kritisch kurz vor Mitternacht stünden. Der Kreis löst sich drum langsam auf und die zum Teil nicht ungefährlich langen Nachhausewege über feuchte Grasborde, Planken, schmale Gangways, über dunklem Wasser klaffende wechselnd breite und ebenfalls dunkle Spalten zum Nachbarboot, über gespannte Fenderschnüre bis auf's eigene Deck, werden angetreten.

Am Samstagmorgen wird schon kurz vor 9 Uhr abgelegt und unser Konvoi steht zum Glockenschlag zu Dritt vor der nächsten Schleuse, die aber keinen Wank zu tun droht. Rotlicht bleibt, der Akku der Fernbedienung den die „Ichtus"-Crew erhielt, ist offenbar leer. Wir offerieren ihnen unser Gerät, welches anscheinend schon ein Upgrade auf die übernächste Duden-Rechtschreibereform hinter sich hat, und ihren Akku unterwegs zu laden. Ein VNF-Bursche fährt auf dem Moped vorbei, beschliesst uneigennützig zu helfen, fördert den Vorgang durch manuelle Steuerung der Hydraulik. Wir fahren in die Kammer ein, und stellen schnell fest, dass zwischen den Schiffen nicht viel Platz bleibt. Die „Ichtus" ganz vorn, in der Mitte Ernst ganz allein mit seinem trailerbaren „Pan Long", wir ganz hinten. Und wir erkennen sofort Unterschiede zur langen bisherigen Fahrroute; in diesem Kanalabschnitt lässt man das Wasser mit Urgewalt und offenbar nicht von unten, sondern direkt durch Schieber in den oberen Türabschnitten in die Kammern schiessen. Für die jeweils vordersten kann das ganz schön unangenehm werden, so finden die „Ichtus" Eigner als sie in Dole ankommen, von ihnen geschätzt gegen 100 Liter Schleusenwasser in ihrer Bugkabine, in der Vorratswäsche, einfach überall. Und da, Neptun sei Dank, kein Leck gefunden wird, kann es sich eigentlich nur um Spitzwasser durch das einen Meter über der Wasserlinie befindliche, während der Fahrt leider nicht geschlossene Luk handeln.

Dole ist die u.E. schönste mit dem Schiff via Kanal erreichbare Stadt und wir haben auch hier wieder Glück; können die City bei Fotowetter besuchen und nach unserem Bummel auch noch im Hafenbecken baden. Um 19 Uhr werden wir von Taxis abgeholt und schreiten nun zum 2. Teil der diesjährigen August SSK-Veranstaltung; ein Abendessen im Restaurant „**La Chaumières**", ca. 4 Kilometer Richtung Genf am Rande der Stadt. Wir dinieren auf einer gedeckten Terrasse dieses schönen Hauses in mehreren Gängen und haben nochmals Schwein; **Jacques** Burnand, der Obmann der Region Suisse Romand sitzt an unserem Tisch und unterhält uns mit viel Fachwissen v.a. zum Thema „Elektronik an Bord", u.a. mit dem Bonmot „(Schiffs-)**Batterien gehen nicht kaputt, sie werden getötet**". Wir kommen aber auch gourmetmässig alle auf unsere Rechnung.

Wir danken an dieser Stelle Fredi + Willie und allen unbekannten Helfern nochmals für ihre vielen und guten Bemühungen, die Veranstaltungen waren ein Riesenhit!

Am Sonntagmorgen will das Gros der auf eigenem Kiel Angereisten wieder nach St. Jean zurückfahren. Pünktlich auf 8.50 Uhr als die ersten abzulegen beginnen, fängt es an zu giessen. Auch **Kurt** und **Yvonne** wenden ihre „**Roche d'Eaux**" bei Regenfall oberhalb un-

seres Pontons, noch vor der Brücke. Wir warten das Manöver, nur schon um noch schnell ein paar Foto der schönen Péniche zu schiessen, ab und als wir schliesslich dann auch bereit wären, die letzten Taue zum Festland zu kappen, fährt eine Nicols 9.5 Meter – Pénichette frech hinter uns durch und schlägt den Weg zur Schleuse oberhalb Dole ein. Wir tun, was wir in solchen Situationen meist tun; wir denken uns (noch) nichts (wirklich) Böses.

Das kommt früh genug, eigentlich sogar schon als sich die Tore von No. 66 öffnen und das MB nur gerade die ersten 15 Meter in die Kammer gelenkt wird und sich dann quer verkeilt. Denn wir stehen zu diesem Zeitpunkt erst mit der Front zwischen den Toren und müssen, um die Windböen zu egalisieren, das Bugstrahlruder mehrmals einsetzen. Immerhin wird dessen diskretes „Aufheulen" vorne gehört und ein Typ schaut jetzt aus der Kabine heraus, herrscht dann im inneren jemanden an etwas zu tun,

worauf sich das Bötchen mit dem Bug der Steuerbord- und dem Heck der Backbordwand entlang schleifend, weiter Richtung vorderem Tor bewegt. Da wir infolge Wind und Regen selber allerhand zu tun haben, bekomme ich nicht mit, wie man sich vorn meistert, sehe nur als wir aufsteigen, dass der Typ, der vorher aus dem Fenster schaute, jetzt ein Fahrrad vom Dach des MB nimmt, dieses auf die Schleusenmauer knallt (ein anderes Verb wäre geschönt) und sich verabschiedet. Ich denke mir nichts dabei, aber Ariane nimmt mir das ab, denn sie sinniert jetzt laut; aha, das war die gründliche Vercharter-Einleitung für Neulinge: **Quer in die Schleuse einfahren, das schwimmende Ding**

sogar vorne in der Kammer nur mit einem Seil halten; das ganze eher im Stil einer Alibiübung, „Tschüss“ rufen und sich verabschieden; damit hat es sich. Doch, sie hat es schon richtig festgestellt, ihre Feststellung deckt sich auch mit der meinen, so entlässt man an vielen Orten die Leute auf eigenen Kiel resp. auf die Kanalwelt los.

Als sich nach einer Viertelstunde die vorderen Schleusentore öffnen, geschieht erstmal gar nichts, dann, als der heftige Trennungsschmerz vom nur kurz kennen gelernten Fahrlehrer aufgearbeitet scheint, bewegt sich das Kunststoffboot. Immerhin vorwärts, bis durch die vorderen Tore. Wir legen auch ab und sind vielleicht schon eine Schiffslänge gefahren, als wir bemerken, dass vorn gar nichts mehr geht. Autsch!! Das ist das erste Mal in den vergangenen 4 Wochen, dass ich noch vor der Ausfahrt wieder bremsen und in der sehr vollen Kammer und mit Windböen 13 Tonnen Schiff so stabilisieren muss, dass trotzdem sich die Fender natürlich sofort auf die Mauer legen, keine Streifkollision passiert. Puh, nochmals gut gegangen! Vorne nimmt man jetzt wieder etwas Fahrt auf, aber sicher keine 5 km/h. Würd ich unser Schiff mit Standgas laufen lassen, täten wir auffahren. Die Sicht ist schlecht, es giesst wie aus Kübeln, die Scheibenwischer schlieren, der mittlere läuft irgendwie nicht parallel, könnte ein grösseres Feld wischen.

Als wir wieder und wieder auf Tuchfühlung geraten, hupe ich, darauf lenkt der vordere nach rechts und ich kann an ihm vorbei ziehen. Da die nächste Schleuse aber schon nach 2.7 Kilometern folgt und der MBF offenbar nun die Funktionsweise des Gashebel’s begriffen hat, folgt er uns mit ca. 200 Metern Abstand. Wir beschliessen deshalb in unserer sicher schon sattsam bekannt naiven Art nicht sofort nach unserer Einfahrt in die nächste Kammer die blaue Stange zu ziehen, sondern lassen ihn aufschliessen.

Während wir im vorderen Drittel belegt, auf dem Bug stehend, etwas diskutieren, höre ich hinten in der Kammer hektische Kommandos in italienischer Sprache und danach wie sich jemand mit dem Bootshaken von irgend etwas abstösst, dann rumst es. Wobei wir das trotz dem Rauschen des über die Tore fliessenden Wassers nur hören, nicht spüren. Eine Vorahnung treibt mich dennoch nach hinten und als ich auf dem Achterdeck anlange, sehe ich auch wovon man sich vergeblich abzustossen versucht; von unserer Badeplattform! „Sie“ haben es geschafft, das Pärchen ist uns, obwohl theoretisch mehrere Meter zwischen uns liegen könnten, aufgefahren. „Er“ steht vorn auf dem Bug und versucht mit dem Bootshaken Abstand herzustellen; herrscht „sie“ am Steuerstand an, sie solle doch endlich rückwärts fahren. Macht sie zwar auch, doch nach ein paar Metern traut sie der Sache offenbar nicht mehr und beschleunigt langsam wieder vorwärts, und fährt, doch, doch, ich bin Augenzeuge ….. nochmals auf.

Der Bug des MB ist viel zu tief, als dass ich es vom Achterdeck aus wirksam verhindern könnte. Ich springe auf die Schleusenmauer und packe die an ihrem Bug befestigte Leine, die sie schon mal an Land geworfen hatten, und halte das Gefährt nun auf sichere Distanz. Er bleibt mit offenem Mund und einsatzbereitem Bootshaken auf dem Bug stehen. Ich rufe der jungen Frau hinter dem Steuer zu, sie solle mir ihre Achterleine auch hochwerfen. Sie tritt aus dem Steuerhaus, merkt offenbar genau jetzt, dass es regnet und geht wieder rein. **Nein, nass werden, dass denn doch nicht!** Auch „er“ kann „sie“ nicht überreden, geht dann, als seine Führungsrolle nicht nur im Wanken ist, sondern offenkundig auf dem Spiel steht, selbst nach hinten und wirft mir die zweite Leine hoch. Ich belege und gebe ihm das Tauende zurück. Während ich danach das vordere um einen weiteren Poller schlinge, will er das hintere Seil schon wieder schleifen lassen. Nun ist genug; ich werde laut und mache ihm, auch wenn er mich offensichtlich nicht versteht, nur italienisch spricht, klar, dass die Leine, die er gerade in seinen Pfoten hält, wichtig sei, dass das vordere Grüne da unser (und kein Miet-) Schiff ist, und er dafür sorgen soll, dass ein deutlicher Abstand zu diesem bestehen bleibt. Er schaut mich mit immer noch offen stehendem Mund sprachlos an, behält aber immerhin das Tau jetzt während der ganzen Schleusung in Händen und unter Zug.

Als sich die Tore vorn endlich öffnen, hält uns nichts mehr, und da dunkelgraue Wolken über uns stehen, ist es auch nicht tragisch, dass wir den ohnehin voll belegten Steg von **Rochefort-sur-Nenon** links liegen und die hellen Felsen unbestiegen lassen müssen. Wir schauen für sich rasch vergrössernden Abstand, auch wenn wir damit nicht jedes Fischer's Vorstellung entsprechen und machen die nächste Kammer und alle weiteren an diesem Tag alleine. Die Remote schafft es unsere Anmeldungen bei ¾ der Schleusen abzusetzen, zwar jeweils nur auf sehr kurze Distanz vor den Anlagen, aber doch noch während wir uns auf die Kammern zu bewegen. Nur bei wenigen geschieht so lange nichts, bis wir schliesslich aus nächster Nähe vor dem Tor kreuzend, dann doch noch ein „O.K“ bestätigend absenden können. Und gerade nur bei einer Kammer will auch das nicht gehen und eine VNF-Frau muss manuell für Grünlicht und Absenken des Wassers sorgen. Das Wetter bessert Stunde um Stunde und wir schmeissen Jacken und Pullis schon wieder weit von

uns, als uns kurz vor dem 185 Meter langen und unbeleuchteten **Tunnel von Thoraise** in der Schleuse No. 56 die Gewitterwolken eingeholt haben und es wieder so zu giessen beginnt, dass die Wischer kaum nachkommen. Mit sowenig Sicht nach vorn sind wir noch nie in ein dunkles Loch eingefahren.

Die Nachmittagszeit verrinnt, und wir lassen Schleuse um Schleuse und verlassene Fabriken und zerfallene Häuser und Scheunen hinter uns. Um 18:45 fahren wir in No. 51 ein, die sich heute so zahm gibt, wie noch nie zuvor. Richtig unspektakulär, da habe

ich (für einmal) meiner Smutje umsonst Schauermärchen von früher erzählt.

Und wir haben weiterhin Glück, denn auch der Eclusier von No. 50 schleust uns, obwohl wir erst um 19:02 vor seinem Etablissement halten und frecherweise auch noch hupen, hoch. 10 Min. später unterqueren wir die **Zitadelle** von Besançon, biegen nach

dem Tunnel links ab, schleusen uns im **Port St. Paul** am Ende dieses harten Tages nochmals unter Aufbietung aller physischen Kräfte (soll heissen: Wie hier gewohnt durch eigene Handarbeit) durch und belegen.
Jetzt haben wir nur noch eines im Sinn; schlicht unseren riesigen Hunger zu stillen und machen uns kurz vor 20 Uhr auf die Suche nach einem Gastrotempel der auch einfache kulinarische Ansprüche erfüllt; eine Pizza würd's nämlich schon tun.

Aber die Stadt **Besançon** zeigt sich nicht von ihrer offenen Seite, mehr als die Hälfte der Verkaufsgeschäfte tragen in den Entrées Papier- oder Kartonzettel mit meist mehr oder weniger gut lesbarem handschriftlichem Hinweis, dass man sich im augustlichen Urlaub befände und die werte Kundschaft danach gerne wieder bedienen werde. Noch schlimmer zeigen sich nur noch die Restaurants, hiervon haben fast alle zu, mit oder ohne Kartonschild. Unsere Mägen lassen aber nicht locker, sie steuern unsere Orientierungssinne, lassen uns die richtigen der selten auftretenden Eingeborenen fragen und so finden wir schliesslich doch noch etwas gestopft volles, wo die Kundschaft der Terrasse, des Sous-sol und des Erdgeschosses aus dem gleichen Holzofen mit unterschiedlich bestückten Käse/Teigfladen bedient wird.

Der fleissige Pizzaiolo gibt sich zwar redlich Mühe, aber als der Besitzer auch noch bei der Bestückung des heissen Ofens mithilft, kann's nur schiefgehen. Wir wissen's zwar nicht absolut sicher, glauben aber, dass, als wir nach rund 60 Minuten, die uns mit dem heissen Feuer im Rücken, mindestens wie zwei Stunden vorkamen, also als unser kleiner Bistrotisch kurz vor der Belieferung mit der „heissen Ware" stand, unsere beiden Teigstücke beim herausnehmen aus dem Holzofen so zerfetzt wurden, dass man sie keinem Teller mehr zuzumuten getraute und daher direkt in den Kübel schmiss. So wurde es kurz vor 22 Uhr bis wir endlich etwas warmes Weiches zwischen die Zähne bekamen und die innere Ressourcenbildung beginnen konnte. Satt und zufrieden machen

wir uns, nachdem sich die italienische Zahlmeisterin danach auf die Abtragung unseres Ferienbudgets einliess, eine weitere Stunde später auf den kühlen Heimweg.
Da wir „Aramis“ dicht nach dem Schleuse belegten, ist während der ganzen Nacht das beruhigende Rauschen des danebenliegenden Wehres wahrzunehmen und wir schlafen herrlich!

Am Montag, 15.8. macht uns das Wetter erstmals einen Strich durch eine Planung, denn eigentlich wollten wir heute Morgen wieder einmal zur Zitadelle aufsteigen. Da es aber schon früh akustisch vernehmlich aufs Cabrio und die Decks tropft, muss es zweifellos draussen regnen, also schmeissen wir unsere Zielsetzung über den Haufen und drehen uns im warmen Bett nochmals um unsere Längsachse. **Tatsächlich hilft das**, denn als wir uns später wieder um's Wetter kümmern, **regnet es nicht mehr;** wir revanchieren uns mit einem Stadtbummel. Ariane kommt dabei zwar nicht richtig auf die Rechnung, denn wer nicht gerade dem „Congé annuel“ frönt, hält mindestens montags sein Geschäft sonst geschlossen; sogar die grossen Warenhäuser wie „Lafayette“. Seltsames Gebaren, gibt’s doch sogar bei uns nicht mehr. Im Laufe des Mittags überraschen Aufhellungen und wir überlegen wieder, ob wir vielleicht jetzt hochklettern sollten, lassen’s dann aber doch. Eine weise Entscheidung, denn innert einer Stunde öffneten sich die überirdischen Schleusen erneut und wir betreiben dafür nun Parkdienst auf „Aramis“. Die beste aller Mitfahrerinnen hinterfragte nämlich schon seit geraumer Zeit, warum immer weniger Warmwasser aus dem Hahn der Dusche ränne.
Ich habe diese wundersame Minimierung nicht realisiert, da ich die täglichen Kanal- und Flussbäder jeder Dusche vorziehe, glaube ihr aber natürlich auf’s Wort. Nur woran kann es liegen? Das Einlegen des Brausenkopfes in kalklösenden Putzessig brachte nichts. Ich mache mich also wieder mal an den Motorabdeckungen zu schaffen, verfolge dann im „Keller“ den Warmwasserschlauch ab Abzweigung vom Boiler visuell, suche, ob nicht unterwegs zur Dusche irgendwo noch ein - vielleicht halb geschlossener - Hahn existiert. Nein, ich finde keinen.

Dann aber erkenne ich auf einmal das Problem, dort wo der Schlauch im Motorraum von hinten den in die Dusche ragenden Warmwasserhahn erschliesst, ist er fast völlig geknickt. Die Werft hat zuwenig auf genügend grossen Radius geachtet und damit sicher Material am falschen Ort eingespart.

Vor Ort komme ich nur sehr schlecht an die schadhafte Stelle und auch die Bride, die den Schlauch am Hahn hält, ist hinter dem voluminösen Warmluftschlauch für die Achterdeckheizung versteckt. Zuerst also mal gehörig Dampf ablassen, dann einen Pastis trinken und überlegen. Was für Werkzeug und Material ist denn überhaupt auf dem Schiff? Und wie ich so über dem Lager brüte, erreicht mich die zündende Idee; es gelingt den Radius des geknickten Teils durch einkleben einer dicken Kartonrolle sanfter zu gestalten und damit den Durchfluss wieder zu normalisieren. Die Sache funktioniert, ob’s einen Rückfall gibt, werden wir sehen.

Auch die zweite Übernachtung im St. Paul wird des Wehrrauschens wegen genossen und am sehr frühen Dienstagmorgen stimmt dann alles für den Aufstieg zur Zitadelle. Ohne Sauerstoffmasken und Biwakzelte nehmen wir die gefährlichere Südroute durch die noch nicht fertig geteerte Fussgängerzone, dann unter dem gerade mit Renovationstüchern verhüllten „schwarzen Tor“ durch. Vom Gratisbus, der leider nicht in Hafennähe anlegt, werden wir unterwegs, im steilen Teil des Anstiegs überholt und schon etwas entmutigt, aber wir schaffen es trotzdem. Und gehören um 9 Uhr morgens offenbar zu den allerersten Besuchern die Tickets erstehen.

Da Museen gleich welcher Ausgestaltung nicht zu unseren wahren Favoriten gehören, erklimmen wir gleich die Zinnen und geniessen die herrliche Aussicht über die Stadt, den Doubs und die Wälder.

Dann pilgern wir zum Zooteil, wo uns vor allem das Gehege mit den rosa Flamingos und den knallig roten Ibissen anmacht. Wir sind kaum in dessen Vorraum, als unsere Blicke auch schon auf die vielen schönen Federn fallen, die „ausgemausert“ am Boden liegen. Aber sie liegen natürlich nur dort, wo man mit dem Arm oder auch dem ausgestreckten Fuss nicht mehr hinkommt. Ariane wird ganz unruhig, sie, die sie seit sie meine Schiffsleidenschaft teilt, alle schönen Federn aufhebt, putzt und in sandgefüllten Gläsern auf- resp. ausstellt.

Enttäuscht ab dieser Verschwendung von natürlichen Schönheiten und noch mehr ab uns selber (warum haben wir nur den Bootshaken nicht mitgenommen!?) gehen wir weiter. Die Tiger machen uns dann auch Eindruck. Nur durch eine Scheibe resp. echt dünn scheinendes Blech von ihnen getrennt, kann man mit diesen gewaltigen Katzen auf Tuchfühlung gehen, sie auf ihren Touren rund um den Pool ablichten. Doch die Federn gehen uns nicht aus dem Sinn. Wär doch super, wenn wir auch rosafarbene hätten ….

Jetzt nähern wir uns der Fischabteilung. Vor den Aquarien in einem der Gebäude hat es ein Aussenbecken mit vielerlei Fischen in allen möglichen Grössen und Farben, wo die

mutigen und frechen unter den Besuchern ihre Finger, Hände und / oder Arme eintauchen dürfen und so Kontakt mit den tauchenden Becken-Insassen erhalten. Nachdem wir einem andern Besucher zugesehen haben, steigt auch unser Mutpegel und wir tun ihm gleich. Erst zaghaft, dann beherzt. Die grössten Fische die jetzt zielstrebig auf unsere in ihr Reich eingetauchten Extremitäten losschwimmen - es handelt sich vorab um Karpfen - sind sicherlich gegen einen halben Meter lang, und offenbar sehr neugierig.

Sie schwimmen mit weit geöffneten Mündern auf die Hände und Arme zu und berühren einem sanft. Und man kann sie, sie scheinen dies zu suchen und zu mögen, im langsamen Vorbeischwimmen auch streicheln. Komisches Gefühl, irgendwie kühl und weich, nicht wirklich schleimig oder glitschig und die Finger riechen danach auch nicht. Doch, durchaus eine interessante Erfahrung mehr.

Wieder aus dem Fischhaus heraus entdecken wir einen Führer, fragen ihn, wie wir wohl an eine Flamingofeder kommen könnten. Er schüttelt den Kopf, keine Chance, jetzt dürfe niemand in die Gehege, und wenn schon, müssten wir einen der uniformierten Tierwärter fragen. Sagt's freundlich geht weiter und kommt nach drei Minuten wieder zurück, in der Hand hält er nun zwei Pfauenfedern (zwar ohne Augen aber ganz nett). Wir danken sehr und gehen nun, durch den Anfangserfolg angetörnt, nochmals zu den Vogelgehegen, suchen einen Tierwärter, haben Glück, tragen unseren Wunsch erneut vor. So ein Anliegen scheint noch nicht oft an den jungen Mann herangetragen worden zu sein, und schon gar nicht von Ariane. Er überlegt und zögert nur kurz, bittet dann um 5 Minuten und kommt mit beiden Händen prall voll von Federn zurück. Jetzt dürfte man zwar nicht in die Gehege, aber er habe mal ein paar für sich aufbehalten und übergibt ihr alle … ! Federn von allen möglichen Vögeln, in allen Farben und Grössen, inkl. auch 2 Pfauenfedern (mit Augen)! Doch das haut uns um, wir danken echt überschwenglich und werden, bis wir dann die Zitadelle mit unseren Schätzen, die wir mangels mitgebrachter Tüten oder Taschen offen tragen und damit zeigen müssen, wieder verlassen, von allen Aufsehern, Wärtern, Führern und auch den Billetverkäufern ziemlich unzimperlich ins visuelle Visier genommen; aber nicht angehauen!

Kurz vor Mittag langen wir mit unserer Beute stolz wieder in den gewöhnlichen Niederungen an und es reicht gerade dem Steinladen, den Ariane gestern auch noch auskundschaftete, einen Besuch abzustatten. Sie hatte nämlich in dessen Schaufenster eine Versteinerung entdeckt, die sie unbedingt mal in der Hand halten wollte. Es blieb natürlich nicht bei dem einmaligen Kontakt und es gelang ihr auch noch günstig ein schönes Stück eines Labradoriths zu erwerben; einen unserer Lieblingssteine.

Wieder im Hafen sehen wir, dass die „Helena“ Crew offenbar gerade eintraf und belegen will. Wir berichten, was wir seit Sonntag so anstellten und dass wir jetzt weiterfahren müssen. Sie schliessen sich, umso mehr, als das Tor zur Schleuse gerade offen steht, an.

Wir binden unsere Schiffe los und wollen die Schleusenkammer entern. Aber kurz bevor wir durch die Manöver im sehr engen Hafenbecken etwas verlangsamt, einfahren können, schliesst eine Frau oben auf der Mauer eins der Tore. **Frechheit!** Ich hupe fragend, wo soll das? Sie zeigt auf ein ehemaliges MB, welches nun hinter uns aufschliesst ... aha, das lässt uns kombinieren, dass sie zu einer Crew gehört, die den Hafen auch verlassen wollen und sie hat die Tore für ihr Schiff geöffnet .. Konnten wir ja nicht wissen. Pech für uns, denn die Kammer von St. Paul ist mit bloss 25 Metern ein gutes Stück kürzer als all die anderen, hier passen niemals 3 Schiffe unseres Kalibers rein. Also beschliessen wir nachzugeben und wenden, was bei den minimalen Platzverhältnissen nochmals dauert und fahren dann auf der schönen, wegen Untiefen aber nicht ungefährlichen Aussenschleife des Doubs um die Stadt herum und via bedienter Schleuse nochmals durch das Tunnel-Kanalstück um dann die Fahrt Richtung Clerval fortzusetzen.

Werner informiert in der nächsten Schleuse, dass er sich beim Ablegen überanstrengte, er ziemlich Rückenschmerzen habe und nicht mehr voll durchfahren möchte, also beschliessen wir bald zu rasten. In der Nähe von **Laissey** wurde vor 3 oder 4 Jahren ein neuer Ponton verankert. Und da dieser gegen 17 Uhr überraschenderweise noch frei ist, entern wir ihn. Die Sonne und der Fluss laden zum Bade. Vis-à-vis des Pontons existieren 2 Bachmündungen, die mir schon '97, als wir das erste Mal hier durchfuhren, auffielen. Jetzt besteht die Gelegenheit rüber zu schwimmen und die auf einer grösseren Bank aufgeschwemmten Steine einmal näher zu betrachten. Im Wasser stelle ich aber bald fest, dass die Strömung zu stark ist, um 2 - 300 Meter dagegen anzuschwimmen. Also fragen wir Moses Norbert, ob er uns nicht mit "Helenas" Tender rüberbringen …. Der wohlerzogene junge Mann tut dies gerne und holt uns nach einer Stunde auch wieder prompt ab. Uns und einen grossen, schweren Sack voller schöner Steine, den wir drüben zusammengesucht haben.

Als wir uns wenig später in der herrlich ruhigen Abendstimmung unserem Essen widmen wollen, fährt keine 50 Meter weiter unten ein Geländewagen an eine Bootsslipstelle, ein ca. 35 jähriger Mann steigt aus und trägt allerlei Gerätschaft zum Fluss runter. Aha, ein Fan mit einem fernsteuerbaren, rund einen halben Meter langen Rennboot … Nach ein paar Minuten hat er sich offenbar installiert, wirft das Ding mit einem Riemen zuerst an und als dessen Propeller hochtourig dreht, ins Wasser.

Uähhhh, das Geschoss macht auch im feuchten Element einen Riesenkrach! Er lässt es zwei, drei schnelle Runden drehen, so dass das Wasser hinter dem Renner mehrere Meter weit spritzt. Dann steuert er es in eine Gerade und als das Bötchen gegen 100 Meter von ihm entfernt ist, erkennen wir von unserem etwas erhöhten Standort, dass er es geradewegs auf eine Schlingpflanzen-Kolonie zusteuert. Schlingpflanzen!! Tja, das war's dann, das Spielzeug verfängt und verheddert sich darin völlig. Der Toy-Pilot versucht zwar noch kurze Zeit im Kreis zu fahren und sein Kleinod zu befreien, aber bald tritt dann wieder die geschätzte Stille ein. Auch die anschliessende Bergung mit einem Fischerboot und Holzpaddeln geschieht eher kleinlaut, will heissen akustisch sehr unauffällig. Als der Typ seinen Schatz dann endlich geborgen hat, ist die Dämmerung so weit fortgeschritten, dass er keine Experimente mehr versucht, sondern nur noch alles einpackt und uns und die Ruhe zurücklässt. Nach dem Nachtessen zeigen wir der Helena-Crew

die Fotos, die wir seit dem letzten Treffen schossen. Wir vereinbaren am nächsten Morgen früh zu starten und legen uns lang.

Am Mittwoch erreichen wir auf Highnoon **Baume-les-Dames**. Schön was der VNF inzwischen hier bereitstellt. Die Hafenanlage sieht aber ganz anders aus, als ich sie mir nach der Beschreibung von Rolf vom „Seebär“ vorstellte, ich weiss darum auch nicht, wo ich die Untiefe, mit der man sich einen (oder auch zwei) Propeller ruinieren könnte, suchen soll, also beschliessen wir dieses Problem zu vertagen und fahren weiter. Kurz oberhalb des Ortes verlassen wir gerade eine Schleusenkammer als uns „**Ramon**“ das schöne neue Schiff der Eigner **Ivo** und **Suzanne** entgegen gesteuert wird.

So blöd, dass man hier nicht ober- oder unterhalb der Anlagen kurz belegen und sich begrüssen kann! Es bleibt also bei einigen über Distanz gewechselten Worten und ein paar Tipps (wie „Clerval hat wenig Wasser!“) und wir setzen unsere Reisen fort. Nach dem eben erhaltenen Rat verzichten wir also gleich im Vorfeld unserer laufenden und sich ständig den Begebenheiten anpassenden Reiseplanung darauf in Clerval aufzulaufen und schleusen gleich weiter. Unmittelbar nach

der nächsten Insel und in Sichtweite der Autobahnbrücke werfen wir Bug- und Heckanker aus und geniessen einen späten Mittagsschlaf. Als wir gegen 18 Uhr wieder erwachen erschreckt uns ein Blick nach draussen, denn das Ufer, welches sich jetzt vor unseren Luk’s breitmacht, gleicht nicht mehr jenem, welches wir noch vor einer Stunde, als wir uns schlafen legten, wahrnahmen. Der stete Wind, kiesiger Untergrund und vermutlich zu wenig Kettenlänge haben offensichtlich verhindert, dass die Anker richtig fassen konnten, denn wir liegen jetzt gegen 100 Meter unterhalb der Stelle wo wir eigentlich bleiben wollten … und … mitten im Fahrwasser … . Gut, dass hier nicht wirklich Verkehr herrscht; wir korrigieren das noch nie vorgekommene Malheur, geloben uns

natürlich Besserung und bringen die Anker mit Kettenlängen diesmal in 5-facher Wassertiefe neu aus. Nun hält's und wir geniessen den Rest des lauen Abends und den Mondaufgang bei entsprechender Musik; so schön könnt’s doch eigentlich immer sein. O.K, o.k., den Lärm der nahen, gut frequentierten Eisenbahnlinie und der Autobahn filtern wir gedanklich einfach weg.

Entgegen den Voraussagen unserer 2 Baros erwachen wir auch heute, Donnerstag, mit sich in der hölzernen Schlafzimmerdecke spiegelnden von der Wasseroberfläche neben dem Schiff reflektierenden Sonnenstrahlen. Ein kritischer Blick offenbart, dass die Anker jetzt 100 %ig gehalten haben und wir noch am genau gleichen Ort liegen wie gestern Abend. Eindeutig ein Nachteil von „ankern mit Ankerlicht“ ist die Tatsache, dass das Schiff am nächsten Morgen meistens aussieht wie ein Schlachtfeld. Ich brauche jeweils mindestens eine Viertelstunde für die Beseitigung aller Mücken-, Fliegen- und Falterleichen. Um halb zehn sind wir startklar und haben auch die Anker wieder an Bord.

Die heutige Etappe wird über die Mittagszeit in **Ile-sur-le-Doubs** unterbrochen um einzukaufen (SuperU hat durchgehend offen!) und um über die alte Brücke Richtung Kirche zu spazieren und den fischreichen Fluss zu bestaunen. Dann fahren wir weiter,

schleusen immer alleine, springen bei deutlich über 30 Grad unterwegs um uns abzukühlen mehrere Male in den Kanal und erreichen trotzdem schon um 18 Uhr **Montbéliard**.

Beim passieren der letzten Schleuse orientieren wir die dort und bei der ersten Schleuse nach der Stadt amtierende VNF-Aushilfe, dass wir am nächsten Tag um 9 Uhr weiterfahren möchten. „Kein Problem“, ist ihr recht. Ein paar Minuten später halten wir auf die Nicols-Vermietungssstation zu und sinnieren traurig über das was wir hier zu sehen bekommen, ja fragen uns, was wohl geschehen wird, wenn an der hiesigen Hafenanlage noch mehr Ausleger abgefahren und weggerissen werden; stapelt man diese dann sicherheitshalber gleich alle an Land und gibt die Ausbuchtung, natürlich nur gegen Entrichtung der **Taxe-de-séjour**, als Ankergrund frei? Auch der von uns belegte Kopfsteg ist in desolatem Zustand, hat auf unserer Seite keine Poller mehr und die Lücken, die von den seitlichen Auslegern zum Hauptteil klaffen, sind bedenklich. Der Ausleger vor uns ist an einer Seite nur noch mit einem Tau mit dem Hauptsteg verbunden.

Wir belegen trotzdem irgendwie (man hat ja keine andere Wahl) und bummeln noch vor Ladenschluss um 19 Uhr durch die schöne Stadt.

Auf dem Rückweg wird natürlich auch der **Park Près-de-la-Rose** (im Sommer ist der Zutritt bis um 22 Uhr erlaubt) ein weiteres Mal besucht und bestaunt. Barfuss durch den frisch geschnittenen, sicher höchstens 2 cm hohen Rasen zu schlendern ist eindeutig auch ein Erlebnis besonderer Art. In der Nähe des Haupteinganges lichten wir noch einige besonders schönfarbige Enten und fette Gänse, denen hier seit unserem letzten Besuch mit ca. meterhohen Zäunen ein geschütztes Revier eingerichtet wurde, ab.

Wir schaffen's gerade noch vor Einbruch der Dunkelheit zurück aufs Schiff und überlegen ob wir den Schlaftrunk noch in kühler Luft trinken wollen, als die ersten Tropfen fallen. Hatte der Baro also doch recht, ist die Schönwetterperiode jetzt durch? Aber nein, die Schauer können sich nicht durchsetzen, schon nach zwei, drei Minuten wird das Wasser wieder ruhig und spiegelglatt. Auf der Strasse am gegenüberliegenden Ufer finden ein paar Rallyes statt. Getunte Renaults gegen frisierte (oder frustrierte?) Peugeots oder so.

Und, oh ja, ein paar, so meint Ariane, offensichtlich potenzgestörte Jugendliche bolzen mit ihren überlauten und fast das Gehör schädigenden Motorrädern auch noch über den Asphalt. Für den Naturfreund gelten als eindeutige Anzeichen so ein Exemplar in

freier Wildbahn geortet zu haben, dass diese immer im 2 Sekunden-Takt hochschalten, voll Rohr auch auf rote Lichter zubrettern, erst im allerletzten Moment und nur mit Gekreische verzögern und dabei, wohl als eine Art „Markierung“ den Teer mit schwarzen Spuren verschönern.

Aber dann wurd's ruhig, doch, doch, es konnte durchaus sogar einige Minuten am Stück still bleiben, bis wieder einige Verrückte über's Pflaster hetzten. Wofür zahlt man hier denn wohl sonst eine Taxe-de-séjour ? Im Laufe der Nacht, nach dem Löschen eines Durstanfalles schaue ich wieder auf den Baro, das Regenzeichen ist verschwunden, Sonne und Wolken werden einmal mehr angekündigt. Und das Gerät hat recht, am Freitagmorgen strahlt das helle Ding am Himmel schon wieder und begleitet uns den ganzen Tag. Als wir wie vereinbart kurz vor 9 Uhr auf die erste Schleuse zuhalten, winken uns Leute von einem Ex-Mietboot, heute gelb gestrichen und auf den Namen „**Orvanne**“ getauft, zu und bedeuten, dass sie mit uns schleusen würden. Die damit verbundenen, apokalyptischen Vorahnungen erfüllen sich für einmal nicht. Der Lenker fährt zwar auch flüssig in die Kammer, bremst spät und hält sein Schiff nur mit einer Frontleine, aber da er immer hinter uns einfährt, findet er da jeweils recht ruhige Plätzchen.

Und jetzt, oh Wunder, obwohl es sich zweifelsfrei um Französische Staatsbürger handelt, ein Novum, er oder sie steigen an den Schleusen wo nur ein Eclusier waltet und die noch nicht automatisiert sind, wie wir, aus und helfen mit die Tore und/oder Schieber zu schliessen! Chapeau!

So arbeiten wir uns hoch, bis zur No. 7 oberhalb Montbéliard. Hier müssen wir vor geschlossenen Toren warten. Da wo sonst via Drehstab die Schleuse avisiert werden kann, hängt nichts vom über den Kanal gespannten Seil herunter, das Lichtsignal ist dunkel. Die letzte VNF-Aushilfe hat zwar erwähnt, dass auf dem nächsten Abschnitt Personalmangel herrsche, aber es dauert doch etwas gar lange. Während wir kurz in die Kanalfluten steigen, bemüht der Franzose sein Handy und vermeldet diversen Stellen, wir hören alles auf Distanz, dass wir seit einer halben Stunde schon festsässen und „man(n)“ endlich etwas tun solle. Es wird ihm die Anreise einer motorisierten Kraft versprochen. Diese trifft nach einigen Minuten auch ein, eine noch ziemlich junge Frau auf Motorroller, die erklärt, man hätte ihr unseren Konvoi nicht angemeldet …. Dann macht sie sich an den Schaltpulten links und rechts der Einfahrt zu schaffen. Aber nicht so

wie gewohnt, mit den Joysticks, sondern sie kurbelt auf der Gehäuseaussenseite. Ich interviewe sie, was das denn soll und erfahre, dass die Steuerungselektronik „en panne“ sei, man dies schon seit Tagen wisse, aber der zuständige Mechaniker ferienhalber …..

Trotz der schweisstreibenden Handarbeit wird danach nicht auf die Erhebung unserer Eckdaten verzichtet (Schiffs- und Eignername, Anzahl PS etc); eben all die Infos die gemäss Peter Rudolf von Rohr irgendwann bei irgendwem in Paris landen) und sie will natürlich auch wissen, wieweit wir heute noch fahren und wann wir morgen ab Dannemarie starten wollen. Für die letzte Frage sind wir dankbar, wir äussern, dass uns **9 Uhr sehr recht** wäre. Dann können wir weiter.

Die Baumallee, die jetzt zur linken folgt sah auch schon schöner aus! Aber Halt, erst bei näherem Hinblicken fällt auf, dasss jeder zweite oder dritte Baum erheblich beschädigt ist und von jedem vierten nur noch ein bescheidener Strunk steht. Grosse Äste liegen entlang der Strasse und …. oha, jetzt sind wir mit dem Rumpf gerade gegen etwas geknallt, offenbar auch im Wasser. Sofort Gas weg und Wahrschau! Das Vorhandensein einiger Äste können wir, weil noch Zweiglein mit Blättern aus dem Wasser heraus stehen und obenauf schwingen, vermuten, deren Lage und Ausdehnung aber nicht, die meisten lauern daher für uns unsichtbar im Wasser. Die nächstliegende Möglichkeit, sich im Kanal einfach ganz rechts zu halten, wird natürlich probiert aber auch wieder verworfen, denn dort ist es noch weniger tief und nach zwei Touchierungen des Grundes ziehen wir wieder zur Mitte. Es rumst noch ein paarmal gegen den Rumpf, dann ist es überstanden. Wir passieren den Verladehafen von **Bourogne**, wo diesmal kein einziger Seelenverkäufer, die man doch immer irgendwie ganz genüsslich und sich alles Mögliche vorstellend, passiert, liegt, nur gähnende Leere herrscht. Dann stehen bis und mit dem Fussgängersteg vor der nächsten Schleuse noch drei zu tiefe Brücken auf dem Programm, wo wir das Bimini ablegen und das Cabrio absenken müssen, um uns vor eindeutig feindlich gesinnten Übergriffen, nur diesmal von oben, zu schützen.

Schleuse No. 8 nach der Drehbrücke ist nicht bereit, unser motorisierter Engel scheint irgendwo aufgehalten. Schon vor einiger Zeit ist Wind aufgekommen und ich versuche, diesen inzwischen so knapp vor der Kammer treibend, dass nicht mehr mit Gasstössen korrigiert werden kann, mit kurzem Bugstrahl-Einsatz zu parieren. Auf meinen Knopfdruck folgt aber diesmal kein Manöver, es knirscht nur etwas, dann gibt es einen Knall, und jetzt, jetzt ist nur noch ein hoher Heulton zu vernehmen. Oha, das tönt nicht gut. Der Optimist in mir will es noch nicht glauben, deswegen erfolgt, obwohl ich eigentlich die Diagnose schon kenne, noch ein Versuch. Aber es gilt: „**Rien ne vas plus**“!

Wahrscheinlich hat sich ein Ast im Bugstrahlrohr verklemmt und so Kontakt zur Bugschraube gefunden. Und damit diese, im Normalfall sind deren Blätter ja aus Kunststoff, sich durch den Kontakt mit eindeutig nicht hierher gehörendem Material nicht selbst zerstört, muss ein Metallstift mit Soll-

bruchstellen dran glauben. Soweit die mir bekannte Theorie. Und ich habe mich eigentlich schon lange gewundert, dass dieses Teil, welches beim letzten Schiff so bei jeder 20. Schleusung zwecks Sicherstellung unserer Fein-Navigationsfähigkeiten sein Leben riskierte und prompt eben auch verlor, bei „Aramis“ noch nie kaputt ging. Jetzt ist es also soweit. Dank der früheren Erfahrungen weiss ich, was zu tun ist, oder wenigstens fast, denn ich tat nun, was ich in solchen Situationen immer tue, ich bat Ariane die vorderste Koje, die uns während der Ferien als sehr geräumiges Staufach für alles mögliche diente, so gut es geht frei zu machen, dann das Steuer zu übernehmen und suchte in den gesammelten Schiffsunterlagen nach etwas geschriebenem und Bildern. Und wurde fündig. Gut haben wir damals die Anleitungen der einzelnen Aggregate für den Notfall schön präpariert in einem Ordner abgelegt.

Vetus schreibt, man müsste für den Ersatz des Sicherungsstiftes die Hauptstromanschlüsse kappen, dann den ganzen (schweren!) Motorkopf nach Lösen von 4 (verdammt hart angezogenen!) Imbusschrauben abheben, danach das Teil, das den Stift aufnimmt, herausnehmen, die Bride lösen und

Nach einem ersten Augenschein und dem Versuch wenigstens die 2 Schrauben zu lösen, die im Blickfeld und ohne schwierigere Verrenkungen erreichbar sind, bemerke ich, dass ich den Stift nicht während der Fahrt

ersetzen kann. Der Propellermotor muss tatsächlich zuerst vom Stromnetz, zu gross ist sonst die Gefahr, dass ich mit einem Werkzeug abgleite und einen veritablen Kurzschluss erzeuge. Wir versuchen also mit dem herrschenden Wind 2 Schleusen ohne Bugstrahlerhilfe zu machen und erhalten bestätigt, wie unentbehrlich doch das Teil, welches wir (ehrlich!) auch sonst nur spärlichst einsetzen, ist, und dass wir bei diesen Wetterverhältnissen den „Abstieg“ nach Dannemarie ohne „es“ nicht machen wollen.

Also melden wir beim Hochschleusen in No. 3 in **Montreux Château** an, das nun einmal wir „en panne“ seien und eine Auszeit von ca. einer halben Stunde benötigen. Dies eine vorsichtige Schätzung ohne Garantie, denn ich habe ja eine solche Reparatur an diesem Schiff noch nie vollbringen müssen. Dann mache ich mich ans Werk, schliesse zuallererst den Hauptstromschalter und kann wenigstens den Plus-Pol des Strahlers abhängen und einen Handschuh über die Litze, das blanke Ende des Kabels, ziehen und so einen möglichen Kurzschluss durch ungewollten Kontakt mit der Masse verhindern. Dann versuche ich mit der Rätsche und zwei Verlängerungsstücken die vermaledeiten vier Schrauben zu entfernen, die, einmal ausgedreht, natürlich ins Nirwana der Bilge zu fallen drohen. Aber mein Werkzeug und ich schaffen schliesslich alle, auch das Abheben des Motors und den Ersatz des Splints. Schliesslich sogar die Remontage aller Teile und der Wiederanschluss des stromführen-

den Kabels. Und, wie ein sofortiger Testlauf zeigt, der Bugstrahler tut wieder! Just in Time können wir weiterfahren und nach der Scheitelstrecke, von der ich allerdings diesmal nicht viel sehe, denn ich muss alles wieder verräumen, nun auch beruhigt die Schleusentreppe hinunter in Angriff nehmen.

Und wie wir froh sind, dass wieder punktgenau gestoppt und notfalls mit dem Querstrahler nachgeholfen werden kann, denn die ganzen 15 Schleusen hinunter bei von vorne seitlich wehenden Böen ist kein Schleck. Bei Schleuse 2 talwärts werden wir von einer VNF-Equipe übrigens informiert, dass wir morgen nicht um 9 Uhr starten können, und auch nicht um 9.30, diese beiden Termine seien schon an andere Crews vergeben worden, von unserem (schon frühmorgens deponierten) Wunsch seien sie nicht in Kenntnis gesetzt worden ….

Einmal mehr fragen wir uns …. nein, nicht nur, was die Fragerei unterwegs soll, weil man meist sowieso nicht dann fahren kann, wenn man möchte, weil sich irgendwo die Kontakte der VNF-Leute untereinander zu Tode zu laufen scheinen, sondern, wie die Schleusenleute eingeteilt werden. Unser Engel stand uns von Schleuse sieben vor der Scheitelhaltung bis zur No. 15 danach, also während rund 20 Schleusungen mit Tat zur Seite. Hie und da tauchte ein anderer aus dem VNF-Korps auf und machte sich auch nützlich. Gelegentlich waren aber auch mehrere Leute zugegen, die ihr nur zuschauten und selber nicht Hand anlegten. Und es machte auch den Eindruck, dass es noch ein oder zwei Angestellte gibt, die nur „ihre“ eigene Anlage beschleusen, resp. vor und nach unserer Passage Däumchen drehen oder Fischen. Falscher Eindruck; nein oder nein?

Gegen Abend erreichen wir **D(anne)marie**, wo wir allerdings nicht von Anne empfangen werden; denn sie weilt, leider, in ihren sicher wohlverdienten Ferien. Wir werden trotzdem freundlich empfangen. Auch von **Curt** und **Astrid**, Mitgliedern unseres eigenen Bootsclubs, die mit „**Imagine**“ wieder einmal einen Ausflug hierher machten. Curt nimmt mich beiseite und spricht mir Mut zu, bevor er offenbart, dass unser Auto Ende Juli in Kembs einem Hagelzug zum Opfer fiel und ziemlich verbeult auf dem Hafen-Parkplatz herumstünde. Tja, wie soll ich’s sagen, das Auto ist mir ziemlich wurscht, Hauptsache es geht dem Schiff gut. So löst die Hiobsbotschaft nicht viel aus. Wir schreiben die letzten paar Ansichtskarten, die wir schon seit Wochen mitführen und beschliessen sie nun endlich, 3 Tage vor Ferienende doch noch einzuwerfen.

Ein paar Regentropfen und kühle Luft veranlassen uns was zu tun, was in diesen Ferien nicht oft vorkam, nämlich wieder mal drin zu speisen. Nach dem Essen orientiere ich die „Orvanne“-Besatzung darüber, was mir nach unserer Ankunft jemand vom Steg mitteilte, nämlich dass um 9.30, also kurz vor uns, ein zur Wohnung umgebautes, péni-

chenähnliches Schiff starten solle, und dass dieses nur sehr, sehr langsam vorwärts komme. Man „liest“ zwischen den Zeilen, d.h. versteht den Hinweis und verspricht sich mit dem Landsmann unterhalten zu wollen. Eine Stunde später klopft es gegen unsere Scheibe; man sei sich einig geworden, wir könnten um 9.30 fahren, der andere, langsame, fahre um 10 Uhr. Gut! Nach diesem anstrengenden und mit Aufregung gespickten Tag legen wir uns (wieder mal) zeitig hin. Der Baro hatte wieder nicht Recht, oder zeigte nur die gestern Abend durchziehende Störung an, heute, Samstagmorgen, ist zwar alles bedeckt, aber regnen tut es, mindestens jetzt, nicht mehr. Pünktlich um halb zehn laufen wir in die erste Schleuse ein. Die VNF-Leute wundern sich, es stand doch ein anderes Schiff auf dem Programm ….. aber ein Rückzieher wird dennoch nicht gemacht; wir werden mit zwei mit Töfflis ausgerüsteten Eclusiers in den weiteren „Abstieg“ entlassen. Und da es sich, bei den unserem Konvoi zugeteilten Exemplaren um zwei tüchtige Burschen handelt, kommen wir zügig voran.

Nach ca. 5 Schleusen nehme ich durch Ritzen im noch geschlossenen unteren Tor wahr, dass auf dem kommenden halben Kilometer bis zur nächsten Schleuse ziemlich viele Pècheurs ihrem Hobby frönen. Voller (natürlich nur freudiger) Vorahnungen schleichen wir kurze Zeit später aus der leeren Kammer, legen kaum Gas zu und werden tatsächlich trotzdem von einem Grüppchen „man-muss-sie-einfach-gern-haben-Stänkerer“ mit unflätigen Ausdrücken und eindeutigen Handbewegungen beglückt.

Klar dass wir auch noch mit Standgasgeschwindigkeit zu schnell unterwegs sind und grosses Pardon dafür, dass wir mit unserer Passage doch tatsächlich für einen Moment das Kanalwasser etwas durcheinanderbringen!

Kurz vor halb eins wird unser Konvoi auf Höhe der No. 30 gestoppt und von einem mit Kleinwagen anreisenden VNF'ler wird, für diesen Streckenabschnitt typisch, eine Mittagspause von einer Stunde verordnet. Diese wird eingehalten und die Arbeit pünktlich um halb zwei wieder aufgenommen. Um 16 Uhr laufen wir in den **Vieux-Port** von **Mulhouse** ein. Nach unseren Einkäufen legen wir gegen 18 Uhr wieder ab um die definitiv letzte Schleuse vor unserem Heimathafen, die No. 41 auch noch zu nehmen. Wie wir aus dem Hafenbecken in den Kanal einbiegen, sehen wir, dass aus Richtung Dannemarie eben das penichenähnliche Wohnschiff auftaucht, welches uns ihren 9:30 Termin überlassen hatte. Diese Besatzung hat also für den Abschnitt Dannemarie – Mulhouse mindestens eineinhalb Stunden länger gebraucht als wir. Nett, dass sie uns vorliessen, hinter ihnen wär's ziemlich mühsam gewesen.

Fazit:

Wieder eine schöne Reise gut überstanden! In den 5 Wochen in denen wir unterwegs waren (wobei 6 Tage unfreiwilliger Aufenthalt wegen Schleusendefekt inbegriffen sind) haben wir etwas über 300 Schleusungen über uns ergehen lassen und unserer Maschine zu weiteren 105 Betriebsstunden verholfen. Wir müssen uns wohl damit abfinden, dass unser gerade erst eingelaufener Vetus Deutz DTA43 mit Turbo und 4 Zylindern gerne etwas Motorenöl konsumiert, denn bei zwei Kontrollen des Standes musste unterwegs jedes Mal deutlich mehr als ein Liter nachgefüllt werden. Und auch der Kühlwasserstand verhält sich nicht autonom. Füllt man den Frostschutz bis zum markierten maximalen Stand ein, findet man, via Expansionsgefäss ausgetreten (?), nach den nächsten Fahrten immer etwas blaue Flüssigkeit in der Bilge, füllt man nicht nach, sinkt der Stand täglich um ein paar Millimeter bis unter's Minimum. Es scheint, dass das Expansionsgefäss zu tief angebracht wurde und sich der Level irgendwo unter dem Minimalstand einpegeln würde.

Das Fahren auf allen Kanälen und erst recht natürlich der Saône haben wir sehr genossen. Je weiter entfernt von einer MB-Station desto mehr. Das milde, nicht zu heisse und nicht zu feuchte, meist zum Schleusen und Baden geeignete Wetter trug seinerseits dazu bei, dass uns die grosse Schleusenanzahl nicht den Verleider anhängen konnte.

Schade finden wir, dass sich das gute Beispiel des Rhein-Marne Kanals wo meist in unmittelbarer Nähe der Schleuse Anmachstellen vorhanden sind, sich nicht auch auf den umliegenden Gewässern durchsetzt. Das man vor einer Schleuse auf Durchlass warten muss, kommt immer wieder vor und ist sicher nicht tragisch, dass man aber auch bei Wind und Wetter dabei in den allermeisten

Fällen auch mit einem nicht mit viel Tiefgang gesegneten Schiff nicht am Ufer belegen, sondern immer mit laufendem Motor im Fahrwasser in Kanalmitte -und nicht etwa in den immer häufiger anzutreffenden und irgendwie immer grösser werdenden Wasserpflanzenfeldern dicht daneben – treiben und auf Wahrschau bleiben soll um nicht aufzulaufen, ist müssig. Wo bleibt denn hier der Umweltschutzgedanke? Wie viel Benzin und Diesel wird während zum Teil halbstündiger Wartezeiten sinnlos verbrannt und Abgase erzeugt? Wäre eine mit relativ wenig finanziellem Aufwand mögliche Reduzierung der Emissionen durch das setzen von zwei oder drei Dalben in genügend tiefem Wasser, die durch waagrechte Träger miteinander verbunden sind, im Ober- und Unterwasser jeder Schleuse, damit man während des Wartens rasch ein Tau drumschlingen und dann den Motor abstellen kann, kein Werbeargument für erfolgreichen und bedürnisorientierten Kanalunterhalt?

Fredy Engeler + Ariane Lindegger, „Aramis“