

M/Y Rumbalotte

Über Flüsse und Kanäle durch Frankreich, Belgien und Holland

Fünftes Jahr unserer Fahrt durch Europa

14.5. – 4.9.2012



Rhône und Saône



Rumbalotte hatte im Rhône-Delta im südlich von Port Saint Louis du Rhône liegenden Port Napoleon überwintert, die sich als gut geführte Marina erwies. Anfang April und Mai war ich dort im Arbeitslager, was aber durch den laufend blasenden Mistral und Kälte gestört wurde. Als wir 2008 aus Finnland los fuhren war noch unklar, auf welchem Weg wir vom Mittelmeer zurück nach Finnland kämen. Nach unseren eigenen Untersuchungen würde dir Fahrt durch Frankreich wegen zu niedriger Brücken nicht gelingen und wir hatten uns darauf eingerichtet, an der Atlantikküste lang zu fahren.

Im letzten Jahr trafen wir aber Leute, die mit einer gleichen Grand Banks auf den Kanälen waren und mit Sondermassnahmen auch die niedrigen Brücken bewältigt hatten. Wir bereiteten uns gut vor und beschlossen, das Risiko einzugehen.

Am 14.5. kommen wir durch die Schleuse zur Rhône mit Arles als erstem Tagesziel. Hier auf dem Unterlauf des Flusses haben wir 3-8 km Gegenströmung, was uns nicht stört. Die Landschaft der Camargue ist zu mindestens vom Fluss aus gesehen ziemlich langweilig, eine einzige Buschzeile. In Arles gibt es keine Anlegemöglichkeiten, wir fahren weiter und ankern schließlich vor dem kleinen Dorf Vallabregues. Am nächsten Tag legen wir schon vor



Mittag in Avignon im Gästehafen Ligne direkt unter dem Papstpalast an. Wir bringen noch einige offene Sachen in Ordnung und genießen die Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Nach Avignon wird die Landschaft vielfältiger. Sanfte Hügel wechseln sich mit steilen Klippen ab. In vielen Häfen ist noch Winter, d.h. die Anlegestege sind noch nicht ausgelegt. Die Strömung ist nun bis zu 12 km/h, unter den engen Brückenbögen entstehen Wirbel, die das Boot schnell drehen können, wenn nicht genug Fahrgeschwindigkeit gehalten wird. Eine weitere Herausforderung ist das viele Treibholz. Die Schleusen sind groß, normalerweise kommen wir ohne große Wartezeiten weiter. Zwei Tage verbringen wir im kleinen Hafen von Viviers. Von der Altstadt auf einem hohen Hügel hat man gute Sicht in das Rhônetal. Von dort fahren wir über Valence in die Marina von Condréu. Das Wetter ist weiterhin regnerisch und kalt, wir werfen die Heizung. Von

einem englischen Boot hören wir, dass der Canal du Centre auf unserer Strecke nach Paris wegen Wassermangel geschlossen sei. Schließlich finden wir eine andere Alternative. Die Marina ist gut organisiert, aber eine große Überraschung sind die vielen wrackähnlichen Boote, die wir auch später immer wieder gesehen haben.



Am 23.5. kommen wir auf die Saône und nach Lyon, Frankreichs drittgrößten Stadt. Die Hebebrücke der neuen Marina ist schon seit einer Woche kaputt, es kommt niemand raus oder rein. Wir tanken, kaufen noch 2 Ballfender für die Schleusen auf den Kanälen und können dann an einem Kapellen-Schiff längsseits gehen. Das hat uns aber nicht den erwarteten himmlischen Schutz gebracht; denn unsere beiden Toiletten streiken. Lyon kommt uns so durcheinander vor, dass wir gar nicht versuchen hier Hilfe zu finden, sondern wir verschieben das auf den nächsten Tag. Ein interessanter Ausflug hoch zur Basilika Notre-Dame de Fourvière und danach in die Altstadt beendet den Tag.



"Fahrt der Brücken" durch das morgendliche Lyon. Die erste kleine Werft finden wir in Albigny-sur-Saône. Die Stege liegen quer zur Strömung, es ist schwierig in einen der wenigen freien engen Plätze zu kommen. Nach drei vorsichtigen Versuchen fahren wir weiter zum Yachting Club du Rhône in St. Germain. Eigene Versuche, die Toiletten in Ordnung zu bringen, schlagen fehl. Am Nachmittag stellt der Elektriker fest, dass die Absaugpumpe der Hecktoilette kaputt ist. Er könnte sie in 5 Tagen wechseln, aber so lange wollen wir an diesem ruhigen Ort nicht bleiben. Am folgenden Morgen verdeckt ein dünner Nebelschleier die Sicht, bis die Sonne höher steigt und es nach dem ersten richtigen Sommertag aussieht. Der Fluss schlängelt sich durch schöne Naturlandschaft. Auf den 60 km nach Macon sehen wir nur 2 Berufs- und ein Freizeitboot. Die Marina wird gerade umgebaut, es gibt weder Strom noch Wasser, die guten Anlegeplätze kosten nichts. Wir sind die einzigen Gäste. Wir finden einen Elektriker, Joseph, mit

dem wir vereinbaren, die Pumpe im nächsten Hafen zu wechseln. Hier bereiten wir das Boot auf die Kanalfahrt vor. Von der Flybridge wird alles abgebaut was abbaubar ist und

an den Bug kommt eine Messlatte für die Höhe der Brückendurchfahrten. In Macon fallen uns die gut gepflegten Parks und großen Sportanlagen ins Auge.



Im nächsten Hafen, Pont-de-Vaux, gibt es eine Schwarzwasserabsauganlage. Dorthin sind es nur 18 km, aber die letzten 3,5 km führen durch einen flachen Kanal mit 1,20 Tiefe, unser Tiefgang 1,22 m. Wir kommen vorsichtig bis in den Hafen aber nicht mehr bis zur Absauganlage für Sportboote. Zum Glück finden wir eine zweite Anlage, die für Passagierschiffe gedacht ist. Unsere vielseitigen Werkzeuge helfen, den Anschluss passend zu machen, vom Hafenmeister gibt es weder Interesse noch Hilfe. Es ist Pfingsten und viele Leute sind unterwegs. Spezialität der Gegend sind Hühner aus Bresse, auch uns haben sie geschmeckt. Wir radeln durch die landwirtschaftliche Gegend, finden im Hotel Les Platanas gutes Essen und gute Internet-Verbindungen, schauen uns den vielfältigen Wochenmarkt an. Am 30.5. ist die neue Pumpe montiert und wir können weiter zur letzten Etappe auf der Saône, nach Chalon-sur-Saône. Der Fluss wird immer ursprünglicher und schöner. Die ruhige Marina liegt an einem Nebenarm hinter einer Insel. Wir tanken und erfahren, dass der Canal du Centre offen ist, es werden aber nur mehrere Boote auf einmal geschleust. Die Stadt macht einen netten Eindruck, auf der Insel findet man viele kleine Restaurants auf der rue de Strasbourg.



Über die Kanäle Zentralfrankreichs nach Paris

Die offizielle Durchfahrtshöhe der Brücken ist 3,50 m, unser Boot bringt nach eigenen Messungen 3,47 m, der Wasserstand soll niedrig sein. Aus Karten und Törnführern haben wir die Brücken gesucht, deren tatsächliche Höhe niedriger ist, die niedrigste soll 3,42 m haben. Wir hatten Zusatzgewicht an Bord genommen, alle Tanks aufgefüllt und von der Flybridge alles abgebaut, was sinnvoll abbaubar war. Als höchste Stelle bleibt eine

festgeleimte und geschraubte hölzerne Gerätekonsole, danach Schalt- und Gashebel. Vor der ersten – bemannten – Schleuse müssen wir warten, bis ein zweites Boot kommt. Es ist die Baccus aus der Schweiz. Alle anderen Schleusen auf dem **Canal du Centre** sind automatische Schleusen.



Beim Schleusen zu Berg muss jemand aus dem Boot die Leitern hoch klettern, die Leinen um die Poller legen, die Startleine der Schleusenautomatik ziehen und wieder zurück an Bord kommen (zu mindestens wenn man nur zu zweit ist). Der Schleusungsprozess beginnt, Wasser stürzt wild in die Schleusenkammer, es braucht Kraft um ein schweres Boot zu halten. Nachdem die Kammer gefüllt ist, öffnen sich die Schleusentore automatisch und man kann ausfahren. Die Schleusen sind oftmals in Kette mehrerer Schleusen geschaltet, die man dann alle durchfahren muss.

Uns packt es gleich am Anfang nach der Schleuse 32. Es sieht so aus, dass wir gut unter der Brücke hindurch kämen, aber am anderen Ende bleibt die Konsole hängen und gibt den Geist auf, die Geräte bleiben wenigstens funktionsfähig. Gründe könnten sein, dass die Brücke etwas „hing“, dass Wasser aus der nächsten Schleuse kam, dass ich nicht genau in der Mitte der Brücke war. Nirgends war erwähnt, dass diese Brücke niedriger als offiziell wäre. Und wenn der Herr Murphy schon einmal an Bord ist, verlässt er es auch nicht mehr so schnell. Beim Ausfahren aus der nächsten Schleuse (Nr. 31) bleibt der Backbord-Ballfender am Heck in der Konstruktion der Schleusenpforte hängen. Das Fenderseil hält, unsere Reling nicht. Sie wird auf 2 m Länge mitsamt den Bronzestützen aus dem Deck gerissen und fällt in die Schleuse, wo sie die nachkommende Baccus zum Glück heraus fischt.



Ich kann alles wieder notdürftig mit Schrauben und Spannriemen befestigen. Danach halten wir vor jeder kritisch aussehenden Brücke an. Von den Schalt- und Gashebeln sind die Knöpfe abgeschraubt (1 cm). Ab und zu müssen wir die Motoren abschalten, um die Hebel nach vorne legen zu können (2-3cm), dann ziehen wir uns unter der Brücke durch. Am Abend nehmen wir an der Haltestelle in Santenay frisches Brunnenwasser in die Bilge und können die Wasserlinie ca. 7 cm nach unten bringen. Erst vor der Seine leeren wir die Bilge wieder. Nach diesen nicht ganz motivierenden Vorkommnissen am ersten Tag beschließen wir, unsere Streckenplanung zu ändern. Wir wollten eigentlich von Paris nach Nancy und von dort die Maas nach Namur fahren. Das würde 180 Schleusen und 3,50 m Brücken einschließlich niedriger Tunnel heißen. Jetzt werden wir, von Paris die Seine nach Westen und dann über die Oise und den Canal du Nord nach Belgien und an der belgischen Südgrenze nach Namur zu fahren.

Murphy verlässt uns. Die Fahrt durch die Kanäle heißt langsames dahin Gleiten durch eine gepflegte grüne Landschaft. Zwischendurch öffnet sich der Grüngürtel und gibt den Blick auf landwirtschaftlich genutzte Flächen frei, dann ist man wieder von Bäumen eingeschlossen. Kraniche stehen wie wartend am Ufer, fliegen dann ein Stück vor dem Boot her und warten dann wohl auf das nächste Boot. In vernünftigen Abständen findet man „nautical halts“, an denen es Wasser und Abfallbehälter gibt. Anlegen ist gratis. Die Dörfer und kleinen Städte sind ruhig, oft sind wir die einzigen Touristen. Die Stadtanleger und die Umgebung der Schleusen sind außerordentlich gut und liebevoll gepflegt, Übernachtungskosten zwischen Null und zehn Euro. Am 5.6. überschreiten wir den Scheitelpunkt des Canal du Centre. Von hieraus geht es nach Paris bis auf ein kurzes Zwischenstück nur noch abwärts, was besonders in diesen alten Schleusen erheblich angenehmer ist. Wir halten in: Ecuisses (alte Keramikfabriken und Kanalmuseum), Montceau-les-Mines (Bergwerke), Genelard, Paray-le-Monial (bemerkenswerte Basilique du Sacre Coeur), Digoin (Schlusspunkt des Canal du Centre).



In Digoin überqueren wir die Loire auf einer 240 m langen Kanalbrücke. Am anderen Ende beginnt der **Canal latéral à la Loire**. Hier sind alle Schleusen bemannt und die Schleusenwärter bedienen sie per Hand. Oft sind es Studenten, die hier eine gute Sommerarbeit finden. Die Schleusenwärter haben oft mehrere Schleusen gleichzeitig zu bedienen und fahren mit Auto oder Fahrrad hin und her. Die Treidelpfade am Ufer werden nun von Radfahrern beherrscht. Da die Schleusenwärter zwischen 12:00 und 13:00 Uhr Mittagspause haben, planen wir unsere Strecken entsprechend. Das Wetter bleibt stark wechselhaft, im Normalfall regnet es. Unser erster Halt ist in Diou, wo ein schweizerisch-französisches Ehepaar das Restaurant „La Tradionne“ führt, das ganze Dorf schien sich dort versammelt zu haben. Dann folgen Anlegestellen in Les Vanneaux und Fleury-sur-Saône bevor wir über einen Nebenkanal nach Nevers kommen. Der junge Hafenmeister

ist äußerst freundlich und behilflich. Wir feiern unsere 101. Schleuse mit kleinen frittierten Flussfischen „Friture Fraiche“. Ich reserviere uns in Paris einen Hafenplatz für eine Woche. Nevers ist die Stadt der Türme, und Kirchen, eine interessante Stadt.



Nach Nevers kommt die nächste Kanalbrücke, 334 m über den Fluss Allier, Übernachtung in Cours-les-Barres. Von der Anlegestelle la Chapelle-Montlinard ist es am nächsten Tag nur eine kurze Strecke nach Charité-sur-Loire, welches in Frankreich für seine Antiquariate und Buchläden bekannt ist. Dann kommen wir schon unter einer 3,45 m hohen Brücke in den Hafen von Saint-Thibault unterhalb des Weinortes Sancerre. Mit unserer Führerin besuchen wir am 18.6. Weingärten und –keller.



Unglaublich ,wie viele verschiedene Grüntöne die Landschaft beherrschen. Im Regen fahren wir weiter vorbei am Kernkraftwerk Belleville zum Anleger in Léré, bevor wir am 20.6. nach Briare weiter fahren. Auf der Strecke 10 km schmale Strecke, wir haben Glück und niemand kommt entgegen. Vor Briare dann die längste Kanalbrücke über die Loire mit 660 m.



Wir bleiben im Kanal am Anleger einer kleinen Werft und spazieren zu Fuß zum alten Hafen im Zentrum der Stadt. Dorthin wäre es ein Umweg mit einigen Schleusen gewesen und der Hafen scheint mit einheimischen Booten voll belegt zu sein.

Nun haben wir wieder Bergschleusen vor uns, acht Schleusen und 32 m Höhenunter-



schied auf dem **Canal Briare**. Der Kanal schlängelt sich durch einen Wald, wir kommen nach Rogny-les-Sept-Ecluses, wo es eine historische Schleusentreppe mit 7 Schleusen anzusehen gibt. Am 22.6. schauen wir uns die Stadt und Umgebung an und feiern am Abend das finnische Mittsommerfest mit Pizza, Käse und Rotwein auf der Rumbalotte. In einer parkähnlichen Umgebung und bei sonnigem Wetter geht es weiter nach Montargis. 16 Schleusen, ein Teil verkettet und sensorgesteuert. Zweimal werden die Hebebrücken an der Ausfahrt der Schleusen gehoben, um uns ausfahren lassen zu können. Der eigentliche Hafen ist voll, ein Schleusenwärter gibt uns einen Wink auf einen Platz nach zwei Schleusen und zwischen 2 Brücken. Wir finden ihn schnell, es gibt zwar weder Strom noch Wasser, aber das haben wir ohnehin selbst. Dafür liegen wir ruhig und alleine und näher am Zentrum, als der offizielle Hafen. Die Stadt wird das „Venedig des Gâtinais“ genannt, weil hier drei Flüsse aufeinander treffen und es viele Kanäle gibt.

Nach der Stadt fahren wir auf dem **Canal du Loing** erst durch ein weites Industriegebiet, dann sind wir bald wieder in der Natur. Der Kanal ist breiter als die anderen Kanäle, beide Seiten sind von Metall- oder Steinwänden gestützt. Der Fluss Loing läuft ganz in der Nähe des Kanals. Unser Mittagessen dürfen wir in der Schleuse Retourné 4 genießen, in die wir noch einfahren können, dann aber auf den Schleusenwärter bis 13:00 warten müssen.



Vom Anleger Château-Landon versuchen wir, den Weg ins Zentrum des Ortes zu finden. Wir glauben schon, uns verlaufen zu haben, dann hören wir von entgegen kommenden Australiern und Engländern, dass wir zwar richtig laufen, aber die Strecke sei ziemlich lang. Also zurück zum Boot und Fahrräder heraus. Die Stadt liegt auf einem steilen Hügel, die Häuser drücken sich um ein altes Kloster und die große Kirche. Besuchen den Friedhof und stellen fest, dass wir hier auf keinen Fall liegen möchten: absolut kein Grün, nur Steine und Beton. Am nächsten Tag fahren wir nur im Regen, erleben die kleinste Schleuse der Reise mit 48 cm Höhenunterschied und sehen danach ein finnisches Segelboot aus Helsinki entgegen kommen. Der Name war nicht zu sehen. Die junge Schleusenwärterin wird erstaunt gewesen sein, wie viele Finnen hier auf unterwegs sind.

In Nemour finden wir einen Platz am Kai zwischen 2 Penichen, der eigentliche Stadthafen ist eng und zu flach. Die letzte Teilstrecke auf dem Canal du Loing führt erst über den Fluss selbst, dann geht es im Kanal weiter. Enge Durchfahrten wechseln mit langen Geraden ab. Wir verfolgen das Schleusen des Frachtbootes St.Tropez. Es passt gerade so in die Schleusenkammer, nur ein paar Zentimeter Platz an den Seiten, da muss man genau sein. Direkt nach einer Schleuse kommen wir in den netten Hafen von Moret-sur-Loing. Das Zentrum des Ortes mit engen Gassen, Türmen und Blicken auf den Fluss liegt ganz in der Nähe. Mit Australiern und Kanadiern tauschen wir Erfahrungen aus. Am 28.6. wird die Rumbalotte vom Kanalballast befreit: die Bilge wird ausgepumpt, Antennen aufgestellt, frisches Trinkwasser gebunkert. Die herausforderndste Strecke unserer ganzen Reise mit den Kanälen in Zentralfrankreich liegt hinter uns. Ab jetzt brauchen wir uns nicht mehr um niedrige Brücken und enge Schleusen zu kümmern.

Auf der Seine nach Paris



Der Tag beginnt nach der gestrigen Hitze mit einem zweistündigen Gewitter. Dann kommen wir zur Seine und erleben ein Gefühl der Freiheit, hier ist Platz! Die Schleusen sind so groß, dass man hinein fahren kann und nicht nur langsam gleiten muss. Die Häuser am Ufer sind wie Pfefferkuchenhäuser oder wie direkt aus einem Märchenbuch entliehen. Übernachtung am städtischen Anleger in Melun, allein. Am Morgen auf der

Fahrt nach Draveil wechselt die Architektur, nun stehen moderne große Villen in gepflegten Gärten am Ufer. Hier scheint die crème de la crème aus Paris zu wohnen. Am 1.7. ist es nur noch eine kurze Strecke nach Paris. An den Ufern immer wieder neue Wohngebiete und Industrieanlagen. In der Stadt selbst werden am Ufer alte Fabriken von supermodernen Bürogebäuden ersetzt. Es ist Sonntag und nur wenig Verkehr.

Durch eine Schleuse kommen wir in den Gasthafen von Paris, Port Arsenal, und bekommen einen guten Platz. Der Hafen liegt zwischen Seine und der Bastille, ausgezeichnete Lage. Daneben ein Parkgebiet, wo auf dem Rasen Picknick gemacht wird. Als das Gelände um 23:00 geschlossen wird, liegt nichts umher, alle Abfälle sind in die Abfall-Körbe gebracht! In der Marina gibt es auch eine mobile Anlage zum Abpumpen von Schwarzwasser. Wir bleiben eine Woche in Paris, erkunden verschiedene Stadtteile, machen eine Fahrt auf dem Kanal Martin mit seinen vielen Tunneln und bestellen uns den Winterplatz in Holland.



Von Paris nach Belgien



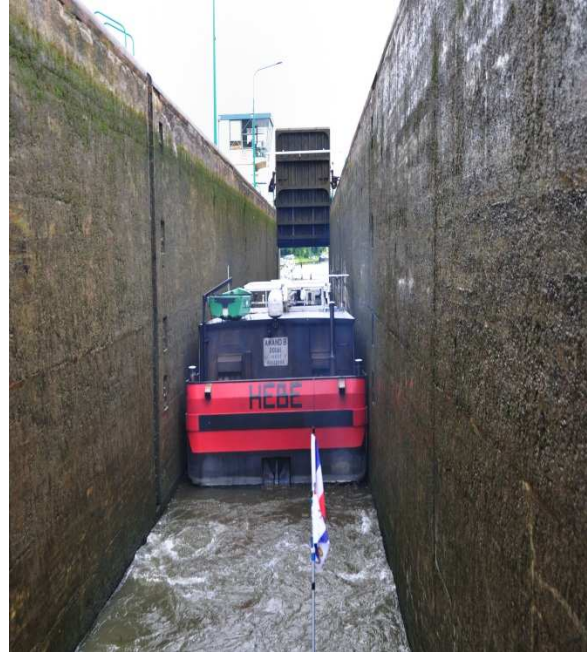
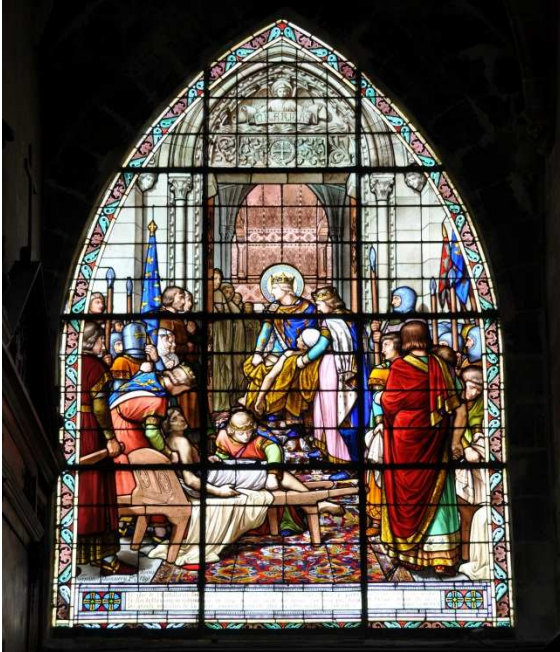
Am 8.7. geht es auf der **Seine** weiter durch das prächtige Paris. Nach der Schleuse fahren wir hinter einem französischen Segelboot hinterher – unter einer Brücke, deren Ampel auf Rot stand – und haben bald beide die Polizei an unserer Seite. Nachdem die endlich jemanden gefunden haben, der auch englisch spricht, gibt es viel zu überprüfen und zu erklären, bevor wir dann ohne Strafe weiter fahren können. Die Schleusen sind groß, immer mehrere Kammern und im laufenden Betrieb. Der Wind frischt auf, dunkle Wolken erscheinen am Horizont und es bilden sich schnell kurze und steile Wellen auf der Seine. Wir legen am Steg in Rueil-sur-Seine vor einem modernen Wohngebiet. Am nächsten Tag fahren wir an Conflans-St.-Honorine vorbei, wo Dutzende Frachtschiffe am Kai liegen. Wir biegen nach Norden auf die **Oise** ab und übernachten am Meldesteg der Marina in Cergy. Gegenüber liegt ein weites Freizeitzentrum und eine futuristisch anmutende Anlage, bei der ein Weg sich als Achse 3 km den Hang hinaufzieht und auf dem mit Säulenbauten umrandeten Zentralplatz eines neuen Wohngebietes endet.

An der Oise wechseln Wälder und Landwirtschaftsflächen wieder im engen Rhythmus. Es ist mehr Verkehr als auf der Seine. Über Creil fahren wir nach Compiègne, wo wir die wenigen Möglichkeiten zum Tanken nutzen.

Der Regen hält an, als wir auf den **Canal du Nord** kommen. Die Schleusen sind hier schmaler und länger, nebenan wird ein neuer Kanal gebaut. Wegen des starken Berufsverkehrs werden die Freizeitboote in Gruppen geschleust. Der Kanal erinnert an den Elbe-Seiten-Kanal, der als Betonrinne die offene Landschaft von Feldern und Wiesen durchschneidet. Hier treffen wir auch auf unseren ersten Tunnel, den 1058 m langen Souterrain de Panneterie. Von der Anlegestelle Languevoisin gehen wir 1,5 km in das Dorf, um ein Restaurant zu finden, aber wie in vielen kleinen Orten in Frankreich gibt es



keinerlei Servicebetrieb mehr. Den Nationalfeiertag verbringen wir in der Marina in Peronne. Bei strömendem Regen können wir an einem Festlieger längsseits gehen. Der muss hier schon eine ganze Zeit liegen, denn auf der Schwimplattform haben sich Vögel ein Nest gebaut. Die Bugstrahlrudersteuerung auf der Flybridge mag die Feuchtigkeit nicht, sie bekommt einen Kurzschluss und fängt unerwartet selbstständig an, zu arbeiten. Zum Glück ist der Bugstrahler nicht sehr stark und Abschalten des Stromes beendet die Eigeninitiative des Gerätes.



Peronne mit seinen roten Ziegelbauten erinnert schon stark an nordeuropäische Städte. Am Nationalfeiertag geschieht nichts besonderes, das Feuerwerk am späten Abend lassen wir aus. Am nächsten Tag regnet es während der Fahrt so stark, dass wir eine Zwangspause einlegen. Danach fahren wir hinter dem Frachtschiff Cecinkel durch den Tunnel Souterrain de Ruyaulcourt. Er ist 4354 m lang, ausreichend breit und hoch und gut beleuchtet. Vor einer Schleuse übernachteten wir in weiter offener Landschaft. Von dort radeln wir in das Dorf Marquion und melden uns in der Warteschlange des einzigen Bewirtungsbetriebes, dem Kebab-Kiosk, als Kunden an. Das letzte Stück auf dem Canal du Nord am 16.7. bis Arleux, dann eine kurze Strecke auf dem **Canal de la Sensée** und schließlich auf die **Schelde**. Die Kanäle sind wieder breiter, am Ufer viel Industrie. Über Nacht liegen wir an einem alten Industrieanleger in Valenciennes. Die Stadt ist sauber und gut gepflegt, Straßenbahnschienen führen auf einem grünen Rasenstreifen durch den Ort und an den Sammelkästen für Hundextreme gibt es auch die Plastikbeutel.

Als letzten Haltepunkt in Frankreich hatten wir Mortagne du Nord ausgesucht. Der Anleger liegt an einer Flussbiegung und die dort abdrehenden Berufsschiffe drücken den Schlamm zum Anleger, absolut zu flach. Mit Maschinenkraft kommen wir in die Fahrrinne zurück und fahren weiter nach Belgien in die Marina Port d'Antoing.

In Frankreich sind wir 1410 km gefahren, 164 Motorstunden, 215 Schleusen, 41 Halteplätze, Brücken nicht gezählt.



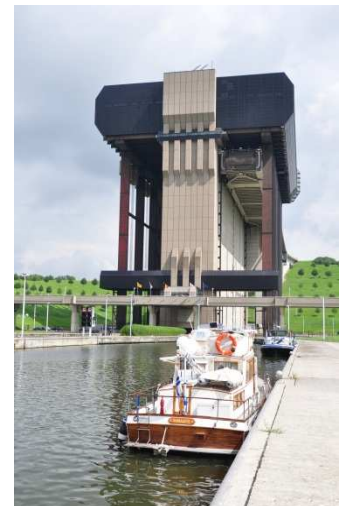
Belgien/Wallonie



Die Marina Port d'Antoing liegt an einem künstlichen See über einer ehemaligen Kiesgrube, es gibt viel Platz und Bewirtung im Klubgebäude. Von der nahen Schleuse hole ich das für die Wallonie erforderliche „Permit de Circulation“. Wir montieren auf der Flybridge die Windschutzscheiben und den Navigationsmonitor. Mit dem Rad 10 km nach Tournai und dort einen Internet-Stick für Belgien gekauft.

Wir fahren auf dem **Canal Nimy-Platon-Peronnes** nach Osten. Die großen Schleusen funktionieren traumhaft. Es gibt Schwimmpoller, das Wasser strömt kaum merkbar ein, Luxus verglichen mit vielen Schleusen in Frankreich. Auch die nächste Marina, Mons, liegt an einem „Kies-See“. Wie schon Tournai ist auch Mons sehenswert mit den Kirchen, einem schönen Grand Place und Rathaus.

Am 20.7. erleben wir auf dem **Canal du Centre** das weltweit höchste Schiffshebewerk Stréphy-Thieu mit einem Hub von 73,15 m. Die Schiffe fahren in eine große Wanne, die dann gehoben wird. Die Umgebung gleitet nach unten weg, wie aus einem Flugzeug betrachtet. Diese Anlage ersetzte 4 alte Hebewerke. Oben geht es weiter über eine Kanalbrücke, von der man links und rechts die kleinen Dörfer liegen sieht.



Übernachten in der Marina des Jachtclubs Seneffe auf einem Nebenarm des **Canal Bruxelles – Charleroi**. Am Abend überlegen wir kurz, wie sich Belgien bisher von Frankreich unterscheidet: die Brotkultur ist schlechter, man bekommt nur fertig geschnittenes helles weiches Brot; in den Restaurants wird Wasser nicht automatisch gebracht, sondern man muss es extra bestellen; die Speisekarten bauen nicht auf Gesamtmenüs sondern auf Einzelgerichten auf, die sind gut und riesig; ausgezeichnete Marinas und Schleusen; weniger Patriotismus wie Flaggen und Blumenschmuck in den Landesfarben.



Der Kanal schlängelt sich am nächsten Tag durch kurvenreiche Wiesenhänge. In den Schleusen stoßen wir wieder mal auf eine neue Tortechnik. Die Tore hängen und werden als Ganzes zur Seite gezogen. An der dritten Schleuse werden unsere Papiere kontrolliert und festgestellt, dass das Permit nur den Canal Nimy-Platon-Peronnes betraf. Wir erhalten ein neues, welches nun die ganze Wallonie abdeckt, für Flandern muss man ein eigenes Permit kaufen. Die Bürokratie erinnert uns stark an die Verhältnisse in Griechenland.... Vor Charleroi ändert sich die Landschaft radikal. An Stelle der Wiesen treten alte, teilweise aufgelassene Anlagen der Schwerindustrie. Der Kanal führt durch ein ehemaliges Walzwerk. An den Anlagen vorbei fahren wir 2 km die **Sambre** hinauf bis zum städtischen Anleger in Marchienne. Später bekommen wir das englische Flussschiff Cedar als Nachbarn, wir hatten sie bereits in Mons und Seneffe gesehen, sie sind ebenfalls auf dem Weg nach Namur. Das sich stark veränderte Wirtschaftsleben spiegelt sich auch im Bild der Stadt. Auf der einen Seite gepflegte Wohngebiete, auf der anderen Seite verfallende Stadtteile. Bei sonnigem Wetter geht es am nächsten Tag dahin. Die Industrieanlagen werden wieder von Natur abgelöst. An einer Schleuse treffen wir ein Ehepaar, im Gespräch stellt sich heraus, dass der Vater der Frau Konsul von Finnland in Lüttich war. Wir kommen nach Namur, die Marina ist voll, und legen an der Kaimauer an. Als wir am Morgen mit dem Generator die Batterien aufladen wollen stellen wir fest, dass das Ladegerät nicht richtig arbeitet. In der Marina ist jetzt Platz, wir fahren hinüber und probieren nun, mit Landstrom zu laden, keine Änderung. Das Ladegerät wird später unter Garantie ersetzt. Über der Stadt liegt eine große Festungsanlage, von der man einen ausgezeichneten Blick in das **Maas**-Tal hat.



Von Namur fahren wir auf der Maas nach Norden. Vor den großen Schleusen (120 x 25 m) gibt es etwas Wartezeiten. Zu Beginn steigen vom Fluss steile Klippen und Waldhänge auf. Vor Huy bleiben wir in der gut geschützten Marina Statten. Am Morgen mit dem Rad ins Zentrum von Huy. Die Seilbahn hoch auf die Festung ist außer Betrieb, damit können wir uns das sparen. In der Domkirche gibt es sehr schöne Glasmalereien. Zurück bei den Rädern merke ich, dass mein Hinterrad platt ist, der Rückweg wird etwas anstrengend! Ich wechsle das Motoröl, nun brauch man daran nicht mehr zu denken. Den Abend verbringen wir mit den holländischen Australiern Jenny und Michel auf der Flybridge, es wird spät. Die Fahrt nach Lüttich wird auf der ganzen Strecke von Industrie begleitet. Die zweite Kammer einer Schleuse wird gerade repariert, man hat einen interessanten Blick in die tiefe Anlage. Gegen Mittag sind wir bereits in Lüttich, wo in der Marina ein reservierter Platz auf uns wartet. Die Marina ist gut geschützt, 15 Minuten bis ins Kernzentrum, aber nur 1 Toilette und 1 Dusche! In der Stadt relativ viel neuere Gebäude. Sehenswert ist das von einem spanischen Architekten entworfene luftige Bahnhofsgebäude.



Im Internet finde ich auch ein Spezialfahrradgeschäft, wo ich den Innenschlauch für mein Hinterrad bekomme. Als am Abend im Fernsehen die Eröffnungsfeierlichkeiten der Olympischen Spiele in London über den Bildschirm laufen, zucken bei uns 2 Stunden lang Gewitterblitze über den Himmel. Das Gewitter hat die Temperaturen abgekühlt als wir am nächsten Tag am längsten Wochenmarkt Belgiens vorbei in Richtung Maastricht fahren. Auf dem **Albert-Kanal** bringt uns eine Schleuse 14 m nach unten.

Bald darauf sind wir im holländischen Maastricht. Zwischen zwei Brücken liegt im Fluss eine Mauer, wo man anlegen kann, nur kurze Wege zu beiden Seiten der netten Stadt.

Belgien/Flandern



Einige Kilometer Holland, an der Schleuse wird nichts anderes gesprochen, dann sind wir wieder in Belgien auf dem Kanal **Zuid-Willemsvaart**. Lange Geraden durch Wälder, kaum Anlegemöglichkeiten, dann finden wir Platz in Bree. Daneben nettes Restaurant „Tolhuys“. Das Wetter hat sich weiter abgekühlt, als wir nach Westen weiter fahren. Buchen, Eichen und Kiefern stehen am Kanal, zwischendurch sieht man Maisfelder. Mehrere Sportboote kommen uns entgegen. Die Schleusen

antworten nicht auf den Funkanruf, aber die Wärter kommen raus bei der Ankunft. Die Ampeln bleiben die ganze Zeit auf Rot stehen, wir werden eingewinkt. Die letzten drei Schleusen sind 1844 gebaut, immer noch in Betrieb und Teil der belgischen Industriehistorie. Viele Fahrradgruppen sind unterwegs, am Ufer immer wieder kleine Gasthäuser. Wir übernachten im Port Aventura, wieder eine großer künstlicher See. Hier gibt es keine Autoheizkästen wie in Finnland, dafür kann man die Batterien seiner Elektroräder aufladen. Vor uns liegt nun eine Kanalkreuzung von drei Kanälen. Wir fahren auf dem **Bocholt-Herentals-Kanal** weiter. Der Baumbestand ändert sich wieder, hier gibt

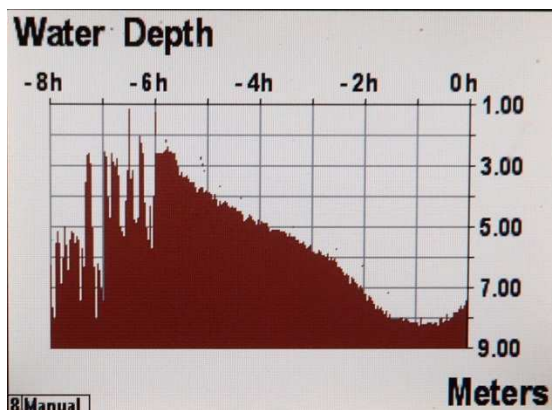


es in erster Linie Roteichen, muss im Herbst bei der Laubfärbung toll aussehen. Den nächsten Halteplatz finden wir im Jachtclub Herentals. An der letzten Schleuse kaufe ich am nächsten Morgen für 25 € die Vignette für die flandrischen Gewässer, Wallonie war gratis.

Dann kommen wir am 2.8. wieder auf den **Albert-Kanal** mit viel Betrieb. An der Schleuse vor Antwerpen 30 Minuten Wartezeit, von dort sind es nur noch 10 km bis in den großen Hafen. Durch die Hebebrücke Siberiabrug kommen wir direkt durch, vor der Londenbrug müssen wir warten. Vor dem Öffnen kommt ein Boot aus der Willemdok-Marina, nimmt die Daten aller wartenden Boote auf und zeigt nach dem Einfahren jedem seinen Platz, gut organisiert.



Neben der Marina gibt es ein interessantes neues „Museum am Strom“, von dessen Dachterrasse man einen ausgezeichneten Rundblick auf die Stadt und die Hafenanlagen hat. Dort gibt es u.a. die z. Zt. weltweit größte Schleuse (Berendrechtssluis) mit den Massen 500 x 68 m und 48 m Hub. Eine gleich große Schleuse mit Hub von 70 m ist auf die andere Seite des Flusses geplant. Antwerpen ist eine schöne und interessante Stadt. Wir wollen auf der Schelde bis Gent fahren, der Fluss ist Gezeitengewässer mit ca. 5 m Unterschied. Als wir am Abend bei Ebbe auf den Fluss schauen, fällt es uns schwer zu verstehen, wo die 5 m Wasser noch hin sollen. Am 5.8. um 10:00 fahren wir über die Royers-Schleuse auf die Schelde. Es ist noch Ebbe und wir haben 4 – 5 km/h Gegenstrom. Die Fahrrinne ist nur wenig gekennzeichnet, in den Flussbiegungen muss man genau aufpassen, dass noch genug Wasser unter dem Kiel ist. In Basrode können wir an einem stabilen Ponton festmachen und finden uns am nächsten Morgen 5 m höher wieder.



Drei Stunden können wir noch das einlaufende Hochwasser nutzen. Die einzige Schleuse bringt uns auf die Ringvaart, die den Schiffsverkehr um Gent herum führt. Auf der **Lei** fahren wir direkt ins Zentrum, wo wir gegenüber dem Justizpalast einen Platz im kleinen Kettelvaart-Kanal haben, ins Kernzentrum 15 Minuten zu Fuß. Im Gegensatz zu Antwerpen gibt es in Gent nicht nur einen Grand Place sondern mehrere Plätze, so dass sich das bunte Treiben hier weiter in der Stadt verteilt, dem helfen auch die 30.000 Studenten. Am Morgen wechsele ich die Steuerbordkühlwasserpumpe aus, sie hatte angefangen, stark zu lecken. Am Abend essen wir neben der Marina im Hummerrestaurant „Le Hommard rouge“, ausgezeichnet. Wir lassen die Rumbalotte in Gent und fliegen am 8.8. nach Finnland zur Hochzeit von Tochter Kirsi, am 13.8. kommen wir zurück. Da unser Lieblingsrestaurant aber am Montag geschlossen ist, bleiben wir noch einen Tag länger und genießen am letzten Abend in Belgien noch einmal Hummer.

Holland

Über die Lei und die Ringvaart kommen wir auf den **Kanal Gent – Terneuzen**, mit starkem Verkehr. Wie mit dem Messer geschnitten enden die Industriebetriebe an der Landesgrenze. Die holländische Seite wird von Wassergebieten und Grünflächen beherrscht. Wir finden einen Platz im Binnenhafen von Terneuzen.



Am Morgen können wir direkt in die Ostschleuse einfahren. Auf der anderen Seite wartet das weite Delta der Schelde wie das Meer, das gefällt uns. Es ist gerade beginnende Flut und überall sieht man noch flache Sand- und Schlammflächen. In die Schleuse von **Vlissingen** werden 7 Boote hinein gequetscht. Dann lernen wir wieder etwas Neues, die Hebebrücken in Holland. Alle Boote fahren in der Gruppe von Brücke zu Brücke, aber immer wieder findet sich jemand, der es besonders eilig hat, und unterwegs oder gerade vor der nächsten Brücke noch überholen muss. Wir bleiben 2 Tage in **Middelburg** im Jachthafen Arne, schauen uns Stadt und Umgebung an.

Am 18.8. geht es weiter. Die erste Schleuse, Veere, ist wieder eine interessante Erfahrung mehr. Die Kammer ist breiter als die Tore, so dass 4 Boote nebeneinander passen und nicht nur 2. Beim Rausfahren muss man dann etwas mehr rangieren. Das Veerse Meer glänzt in der Sonne und ist voll von Segelbooten, so etwas haben wir noch nie gesehen. Man merkt, dass hier auf kleiner Fläche viele Menschen leben und alle scheinen Wassersport zu treiben. Die Infrastruktur ist ausgezeichnet organisiert. Die Verbindung zur östlichen Schelde geht durch die Zandkreeks-Schleuse, 150 x 20 m, eigene Kammer für Sportboote, ca. 50 Boote passen auf einmal hinein.

Tagesziel ist **Yerseke**, Zentrum der Auster- und Muschelzucht. Heute gibt es passend das jährliche Muschelfest. Oder auch nicht so passend, denn der Hafen ist randvoll, am Ufer kann man sich kaum bewegen und die Hitze ist drückend. Wir müssen an einem Segelboot längsseits gehen und haben kurz darauf selbst noch 2 Nachbarn bekommen. Hier schwimme ich das erste Mal in diesem Sommer. Auf den Kanälen wollte ich nicht in die Flüssigkeit gehen, in der auch Wasser sein sollte.



Der nächste Tag ist der erste Tag nach Südfrankreich ohne Schleusen oder zu öffnende Brücken. Wir fahren in die Marina **Sint Annaland**.



Von hier geht es durch zwei große Schleusen weiter in das Volkerrak Gebiet und nach Willemstad. Wir fahren direkt in den Stadthafen, legen an einem Motorboot an und bekommen gegen Abend selbst ein französisches Segelboot an die Seite. Das funktioniert alles automatisch ohne lange Diskussionen. Wir sind ganz im Ortskern – einer ehemaligen Festungsanlage – mit Restaurants und Geschäften nebenan.

Leichter Regen am Morgen und unsere Längsseitslieger brauchen etwas Zeit zum fertig werden. Nach kurzer Fahrt kommt es mir so vor, als sei das Auspuffgeräusch irgendwie nicht normal. Auf dem Weg zum Motorraum sehe ich, dass die Backbordmaschine qualmt und die Kühlwassertemperatur angestiegen ist. Die Pumpe sieht normal aus, wahrscheinlich ist der Wassereinlass verstopft. Mit einem Motor fahren wir bis **Dordrecht** in die Marina Nieuwe Haven. Langsam bekomme ich immer mehr Seegras durch den Filter

aus dem Ansaugschlauch gezogen. Kurzes Laufen des Motors erzeugt genug Sog und endlich ist der Schlauch wieder frei, alles in Ordnung. Dordrecht ist ein schöner Ort mit vielen alten Hafenanlagen, Häusern und Kanälen. Wir besuchen verschiedene Museen, sitzen am Ufer beim Kaffee (oder war es auch etwas Stärkeres?) und schauen dem stetigen Strom des Berufsverkehrs zu. Man merkt die Nähe zu Rotterdam. Weiter geht es in Richtung Rotterdam und dann auf der Hollandse IJssel nach **Gouda**.





Auf der Fahrt sieht man viele neue Wohngebiete an den Ufern, jedes Haus hat seinen eigenen Anlieger. In Gouda liegt die Marina 1,5 km vom Zentrum entfernt, in den nächsten 3 (regnerischen) Tagen bekommen wir so genug Bewegung. Wir schauen wieder alte Flussschiffe, Schleusen, Kirchen und Museen an und finden natürlich auch ein gutes Restaurant, „De Mallemolen“.



Am 27.8. scheint mal wieder die Sonne. Die Brücke in Waddinxveen wird repariert, wir müssen drei Stunden warten, bis sie mittags geöffnet wird. Währenddessen sammelt sich auf beiden Seiten ein langer Pulk von Schiffen und Booten an. Wir sind auf der Fahrt nach Leiden, erfahren dann aber an der letzten Schleuse



vor der Stadt, dass die weitere Strecke wegen Bauarbeiten an einem Aquädukt gesperrt ist. Da hilft nichts weiter als Umdrehen. Außerhalb von Alphen machen wir an einem Gästekai fest. Zum Einkaufen fahren wir mit den Rädern in die Stadt. Am Morgen klappen wir das Bimini ein, so können wir einige Brücken ohne Wartezeiten durchfahren. Kaum sind wir unterwegs als wir am Ufer eine gleiche Grand Banks wie die Rumbalotte sehen, und der Besitzer ruft uns zu, dass er uns von unserer homepage her kenne und wünscht weiterhin Gute Fahrt. Das freut einen natürlich. Auch auf dieser Strecke sind die Ufer meistens mit Wohngebieten bebaut, es gibt viele kleine Häfen. Vor einer holländischen Windmühle liegt ein Boot unter italienischer Flagge mit einem Pizzaofen am Deck, marine fast food? Braassememeer, Ringvaart van der Haarlemmer Meerpolder und endlich der Spaarne Fluss bringen uns ins Zentrum von **Haarlem**.

Überall liegen Wohnschiffe, nicht immer schön. Die Hafengebühr einschließlich Elektrizität beläuft sich auf 8 €/Tag, unseren italienischen Häfen im letzten Jahr hätten dafür den Standardpreis von 80 € genommen! Am Abend besuchen wir ein Orgelkonzert und sehen das erste Mal eine Parkhalle für Fahrräder.

Nach vier Hebebrücken und einer gebührenpflichtigen Schleuse (wir haben nicht verstanden, warum die nun auf einmal gebührenpflichtig war und alle anderen bisher gratis) kommen wir auf den Noordzeekanal, der uns nach **Amsterdam** führt. Erst kurz vor dem Zentrum wird der Schiffsverkehr stärker. Der geschützte Gasthafen, Sixhaven, liegt gegenüber dem Hauptbahnhof. Im Sechsinuentakt verkehren Fähren. Wir bleiben bei regnerischem Wetter zwei Tage in der uns gut bekannten Stadt.

Durch die Oranienschleuse geht die Fahrt zum Marker Meer, wo es die Insel Marker gibt und darauf den Ort Marker. Als wir im Hafen einlaufen, kommt es uns so vor, als ob wir hier schon einmal gewesen wären. Wir brauchen etwas Zeit und einige Diskussionen bis sich klärt, dass wir hier im Januar auf dem Weg nach Ameland mit holländischen Freunden waren, als sie uns vom Flugplatz abgeholt hatten. Mit dem Fahrrad kann man die Insel leicht umrunden. Auf der einen Seite das Meer mit hunderten Segelbooten, auf der anderen Seite grüne Wiesen mit nicht ganz so viel Kühen. Nach dem belebten Wochenende ist das Meer am Montagmorgen wie leer gefegt, auf dem Weg nach **Lelystad** sind wir alleine. Durch eine Schleuse kommen wir vom Marker in das IJsselmeer mit Ziel Flevo Marina, wo wir auch tanken können. Es wird unser letzter Abend vor dem Winterlager.



Der 4.9. ist unser letzter Fahrtag. Sonniges Wetter, Herbst liegt in der Luft. Auf dem IJsselmeer sind nur Berufsfahrzeuge unterwegs. Erst nach der großen Brücke zum Ketelmeer kommen uns auch Sportboote entgegen. Nach Mittag kommen wir in **Elburg** an, drehen erst einmal eine runde im Stadthafen und fahren dann zu unserem Winterplatz, dem Jachtcentrum Elburg.

Der kleine Hafen ist voll, wir müssen uns direkt neben den Kran legen und werden auch gleich am 5.9. aufs Trockene gehoben. Es folgen die normalen Putz- und Servicearbeiten, Organisieren von Reparaturen etc. Am folgenden Wochenende besuchen wir holländische Internet-Bekannte und machen mit ihrem Boot noch einmal eine vierstündige Fahrt, wie dutzende andere Boote an einem der letzten schönen Wochenenden. Am 14.9. fliegen wir nach Hause und die Saison ist beendet.

Unsere Reise über die Flüsse und Kanäle war sehr interessant. Wir haben bedeutend mehr verschiedene Landschaften und Orte gesehen, als wenn wir an der Atlantikküste entlang gefahren wären. Überraschend war die lange Regenperiode, die uns zwang, auch im Regen



los zu fahren, was wir schon jahrelang nicht mehr machen mussten. Aber das schlechte Wetter hier kommt vom Westen, auf dem Meer wäre es wahrscheinlich somit noch viel unangenehmer gewesen. Unsere Achillessehne waren die niedrigen Brücken in Zentralfrankreich und die unsicheren und unvollständigen offiziellen Informationen darüber. Wenn die Bootshöhe auf der von uns gewählten Strecke 3,30 m nicht überschreitet, gibt es keine Probleme, aber ab 3,40 m wird es kritisch. Zum Schluss dann noch ein paar statistische Daten: 1262 nm/2338 km, 252 Motorstunden, 68 Häfen, 261 Schleusen, Brücken nicht gezählt.

Im nächsten Jahr werden wir nun wieder zurück nach Finnland fahren. Sofern das Wetter mitspielt geht die Route über das ostfriesische Wattenmeer und Helgoland zur Eider und zum Nord-Ostseekanal, die deutsche und dänische Ostküste nach Norden, über das Skagerrak nach Südnorwegen, Oslo und Göteborg, über den Göta Kanal durch Schweden und über die Ålandinseln nach Finnland zum Heimathafen in Espoo.

