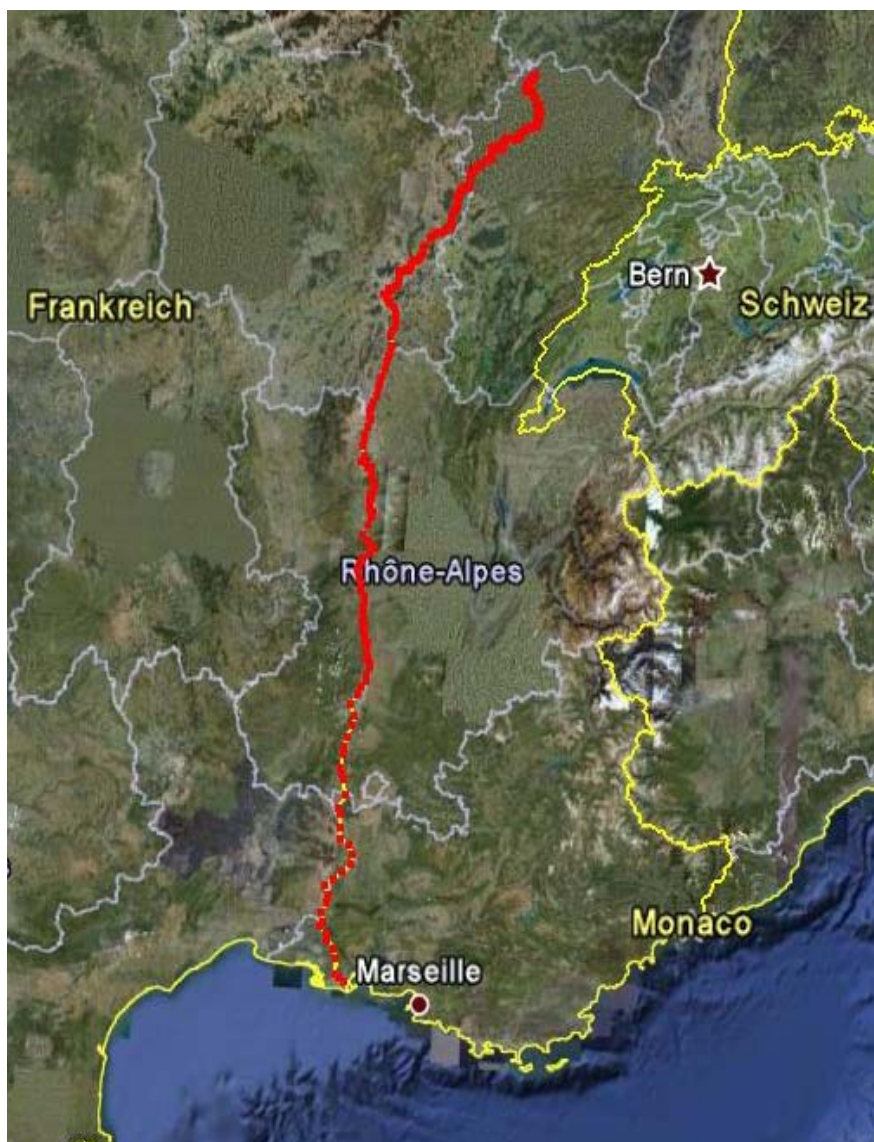


Zwischen den Meeren

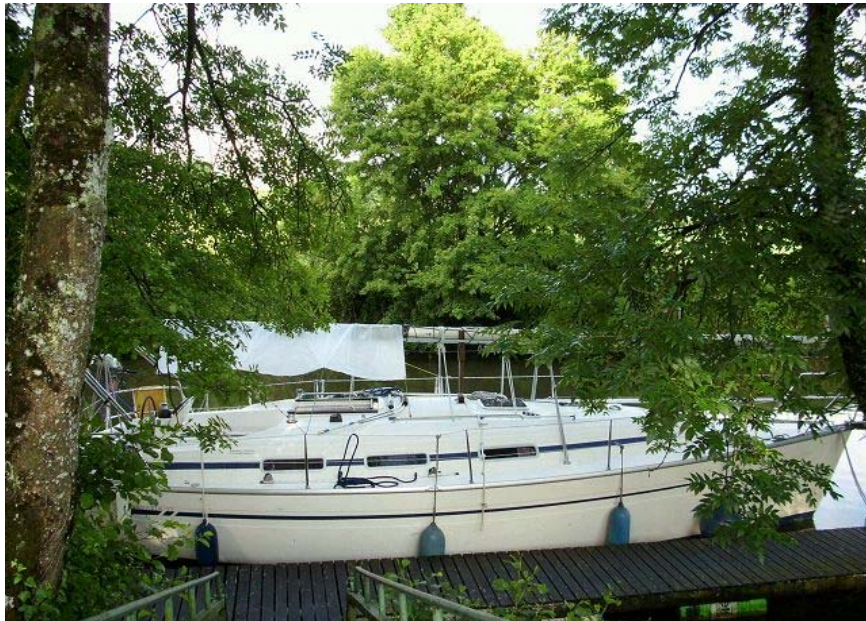
– Tagebuch einer Bootsüberführung über den Binnenweg vom Ijsselmeer ans Mittelmeer -

Teil 3: Von Corre nach Port-St.-Louis-du-Rhône



An der oberen Saône wird die Szene von unzähligen Charterbooten bestimmt, Man kann sie ohne jede Sachkenntnis mieten und entsprechend verhalten sich viele ihrer „Kapitäne“. Man muss stets sehr vorsichtig sein, da ihre Fahrweise unberechenbar ist. Ab St.-Jean-de-Losne wird der Fluss breiter und evt. Tiefgangsprobleme sind passé. Die Schleusen sind wieder auf die geringe Berufsschiffahrt ausgelegt und der Fluss ist problemlos zu befahren. Während die Saône mit etwa 1-2 km/h das Fortkommen erleichtert, schiebt die Rhône mit 4-6 km/h. Immer wieder auftretende heftige Strudel

verlangen aufmerksames Steuern. Wenn man wie wir zusätzlich vom Mistral erwischt wird, sollte man sein Schiff auf jeden Fall sicher im Griff haben.



Weil wir mit unserem Tiefgang im Hafen Corre Probleme gehabt hätten, durften wir am Meldeponon in der Saône liegen bleiben.

Gegenüber der Schleusentour der letzten Wochen ist das Fahren auf der Saône sehr entspannt. Der Fluss wird von Stunde zu Stunde breiter und die Tiefe ist an den allermeisten Stellen auch kein Thema. Die wenigen Schleusen (heute nur 4) sind weiterhin automatisch, werden aber nicht mehr über eine Fernbedienung aktiviert, sondern indem man an einem Schlauch, der über dem Fahrwasser aufgehängt ist, dreht. Alles andere ist wie bei den anderen Schleusen auch.



Charterboote wie dieses gibt es in den Häfen an der oberen Saône zu tausenden. Gut, das die nicht alle unterwegs sind.

wie wir Segler es gewohnt sind. Man darf sie ohne Führerschein fahren und so kann man die

Dienstag, 9. Juni 2009

Obwohl die Plane, die ich über das Cockpit gespannt habe, das schlimmste abgehalten hat, ist die MERGER morgens bei der Abfahrt noch klitschnass vom nächtlichen Regen. Da aber bald die Sonne herauskommt ändert sich das schnell. Trotzdem tragen wir zunächst noch Fleece und eine winddichte Jacke, da es immer wieder zu heftigen kalten Windböen kommt.

Noch mehr als in den vergangenen Tagen sieht man Charterboote auf dem Fluss und in fast jedem größeren Ort gibt es eine Station, die meistens auch den örtlichen Hafen mitverwaltet. Jetzt in der Nebensaison sind wohl die wenigsten vermietet und ich möchte mir nicht vorstellen, was auf dem Fluss los ist, wenn alle die, die noch in den Häfen liegen auch unterwegs sind. Die Boote sind fast rechteckig und gleichen mehr einem schwimmenden Wohnwagen als einem Boot,

tollsten Fahrkünste bewundern. Einer mit dem wir gestern mal zusammen geschleust haben meinte wohl, dass es zu einfach sei gerade in die Schleuse und wieder heraus zu fahren. Er zog es vor, sich wie ein Ping-Pong-Ball von einer Seite auf die anderen werfen zu lassen und dabei immer wieder zu touchieren.

Die Marina Port-sur-Saône in der wir heute liegen ist ebenfalls zu über 80% mit Charterbooten gefüllt, die auf potentielle Mieter warten. Sie hat den Vorteil, eine Tankstelle zu haben an der es auch für uns tief genug ist. Diesen Service lässt man sich natürlich gut bezahlen. Mit 1,25 Euro ist der Diesel 25% teurer als an einer etwa 1,5 km entfernten Straßentankstelle (99,9 Cent). Egal, unser Tank ist jedenfalls wieder voll.



Wieder mal ein Tunnel: St. Albin

Mittwoch, 10. Juni 2009

Pünktlich zur Schleusenöffnung um 9 Uhr werfen wir in Port-sur-Saône bei schönstem Sonnenschein die Leinen los und schon um 10.30 Uhr erreichen wir den Tunnel von St. Albin. In der Schleuse vorher (7, Scey) steht ein großes Schild mit Verhaltensmaßregeln. Danach soll man die Rettungswesten anlegen, die Navigationslichter einschalten und eine wasserdichte Taschenlampe bereithalten. Im Tunnel selbst fragen wir uns dann, warum man es so spannend macht. Im Gegensatz zu den bisher passierten Tunneln ist er beleuchtet und alle 50 m gibt es einen Notrufknopf in der Wand.

Direkt vor dem nächsten Tunnel nutzen wir die Marina "Port Plaisance de Savoyeux" um für die kommende Nacht fest zu machen. Am "Ponton Visiteurs" ist es über 2 m tief und die Marina bietet alles was man unterwegs so braucht auch eine Waschmaschine und Trockner (für beides 8 Euro), die vom Marinapersonal bedient werden.

Ich muss erkennen, dass es ein Fehler war in Port-sur-Saône zu tanken. Hier kostet der Diesel nur 1,15 Euro statt 1,25 Euro und die Bastelei das Boot an die enge Tankstelle zu bugsieren entfällt auch. Es gibt zwei Zapfstellen mit denen jedes der etwa 20 Boote am Gästesteiger erreicht werden kann. Einziger Nachteil der Marina sind die Einkaufsmöglichkeiten im etwa 1 km entfernten Ort. Es gibt einen kleinen "Tante-Emma-Laden", der aber nur für das allernotwendigste ausreichend sein dürfte.

Donnerstag, 11. Juni 2009

In der Nacht hat es mal wieder kräftig geregnet und trotz des sehr geschützt liegenden Hafens wurden wir vom Wind kräftig durchgeschüttelt. Am Morgen zeigt sich aber ab und zu ein

blauer Fleck zwischen den Wolken und später haben wir sogar beständigen Sonnenschein. Nur der Wind bleibt uns erhalten.



Gerade als wir aufbrechen wollen schiebt sich eine Péniche an uns vorbei.

Gerade als wir um 9 Uhr aufbrechen wollen um den nächsten Tunnel zu passieren schiebt sich eine Péniche am Hafen vorbei. Einen solchen extrem langsamen Frachter hatten wir schon im Tunnel von Foug vor uns. Das brauche ich nicht unbedingt noch einmal und so verschieben wir unseren Aufbruch und plaudern noch ein bisschen mit den netten Schweizer Bootsnachbarn.



Es dauert über eine Stunde ehe der Tunnel von Savoyeux für uns frei ist.

Um 9.45 Uhr ist es dann aber soweit. Auch dieser Tunnel entspricht im Ausbau dem von gestern und die Passage ist ein Kinderspiel. Viel anspruchsvoller sind dagegen bei dem Wind heute die Schleusen. Es gibt keine, an der wir nicht warten müssen und auch keine in der nicht ein Charterboot mit uns schleuste, welches nicht Mühe hatte überhaupt hinein zu kommen. Schon nach der ersten Schleuse (13, Savoyeux) ist das Chaos perfekt. Dort sind bis km 304 in der Karte verzeichnete Untiefen,

die aber nicht betont sind. Bei der an Bb gleich nach der Schleuse meinte uns ein Bergfahrer rechts begegnen zu müssen und zwang uns auszuweichen. Prompt pflügten wir mit dem Kiel durch den Sand unter uns, ohne aber wirklich festzustecken. Gleich darauf bei der

an Stb meinte das mit uns geschleuste Charterboot überholen zu müssen, da wir ihm in diesem kritischen Bereich wohl zu langsam fuhren. Da ist es gerade noch einmal gut gegangen.



Kurze Kanalabschnitte vor Schleusen kürzen oft große Schleifen der Saône ab.

getroffen, die wie wir auf Überführungsfahrt sind und die gleiche Strecke haben. Das ist schade, denn ich hätte mich gerne mit ihnen ein bisschen ausgetauscht. Entgegengekommen sind uns dagegen schon mehrere. Auch heute begegnen wir, als wir die Schleuse Rigny (15) verlassen, einer Bavaria 38 mit gelegtem Mast unter UK-Flagge. Vorne prangt ein großes Schild,



Unterhalb von Gray idyllisch gelegen: Halte Fluvial "Port St. Martin" mit Strom und Wasser aber keine Liegegebühren

Diesen Tipp habe ich bereits in Revin von einem Berliner Skipper bekommen. Es gibt einen Schwimmsteg auf über 3 m Wassertiefe mit Strom und sogar Wasser, wenn man einen für uns

Außer an solchen Stellen, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen, kann man an den Flussabschnitten schnell fahren. Die Saône ist inzwischen oft sehr breit und schiebt uns meistens auch mit einem km/h. Außerdem kürzen die vielen Derivationen den Fluss ab, so dass man immer wieder ein paar km "geschenkt" bekommt.

Leider haben wir bisher noch keine Segelboote getroffen, die wie wir auf Überführungsfahrt sind und die gleiche Strecke haben. Das ist schade, denn ich hätte mich gerne mit ihnen ein bisschen ausgetauscht. Entgegengekommen sind uns dagegen schon mehrere. Auch heute begegnen wir, als wir die Schleuse Rigny (15) verlassen, einer Bavaria 38 mit gelegtem Mast unter UK-Flagge. Vorne prangt ein großes Schild, das auf 1,80 m Tiefgang hinweist. Ob es etwas nutzt, habe ich meine Zweifel. Die wenigen Berufsskipper mit ihren Pénichen wissen um unsere Probleme und bei den vielen Charterskippern muss man so oder so mit allem rechnen.

Einkaufen müssen wir heute nicht und so durchfahren wir die Stadt Gray mit ihren tiefgangsmäßig problematischen Liegeplätzen um bei km 281 am „Halte Fluvial Port St. Martin“ festzumachen.

exotischen französischen Adapter für den Schlauch hat. Wenn nicht leih den gern auch der Wirt der oberhalb liegenden Kneipe aus. Kaum zu glauben aber wahr, alles ist kostenlos!



Abzweigung zum Canal du Rhône a Rhin oberhalb von St.-Jean-de-Losne mit einem Designerschleusenhaus

liegen wir in einem alten Hafenbecken dem "Gare de l'Eau", das sich zwei Firmen teilen. Wir sind bei Blanquart. Als wir um 16.20 Uhr ankamen, wollte ich als erstes zur VNF um eine neue Vignette zu kaufen weil unsere am 22. Juni ausläuft. Das war zu spät. Bis Montag ist alles geschlossen. Angeblich soll es in Lyon auch möglich sein eine zu bekommen.



Der "Gare de l'Eau" in St.-Jean-de-Losne

Freitag, 12. Juni 2009

62 km und vier Schleusen haben wir heute hinter uns gebracht. Unterwegs kommen wir an der Abzweigung zum Rhein-Rhone-Kanal vorbei. Das neue Schleusenhaus dort fällt auf. Man will wohl einen Contrapunkt zum ersten Schleusenhaus auf der anderen Seite des Kanals setzen, das schon vor Jahrzehnten vom französischen Stararchitekten Le Corbusier gebaut wurde. Jetzt sind wir in St.-Jean-de-Losne einem alten Binnenschifferstädtchen an dem kein Weg vorbei führt. Hier

Samstag, 13. Juni 2009

Wir haben uns entschlossen über das Wochenende in St.-Jean-de-Losne zu bleiben und erst am Montag, nachdem wir eine neue Vignette bei der VNF gekauft haben, weiter zu fahren. Wir werden die Zeit nutzen um Mensch und Material ein bisschen zu pflegen.

Was das Material angeht, bietet der Ort die besten Voraussetzun-

gen. Seit den Niederlanden gibt es hier das erste Mal wieder Bootszubehör in einer ernst zu nehmenden Auswahl. Gleich zwei Läden bieten alles an, was man so braucht. Unsere für hiesige Verhältnisse etwas exotische Campinggas-Flasche bekommen wir problemlos getauscht. Ich nutze die Gelegenheit und verpasse dem Motor den schon länger überfälligen Ölwechsel, da wir das Altöl hier im Hafen entsorgen können. Außerdem spanne ich den Keilriemen nach und checke wie jede Woche den Impeller. Es ist alles in Ordnung und unser Motor sollte weiterhin so zuverlässig wie bisher laufen.



In St.-Jean-de-Losne ist nicht viel los aber man sich hier einschließlich Schiffszubehör hervorragend versorgen.

ohne Zusatzkosten zur Verfügung stellt, um mal wieder im Internet zu surfen und Mails zu beantworten.

Sonntag, 14. Juni 2009

Der Himmel hat sich zugezogen und die Hitze von gestern ist einer feuchtwarmen Schwüle gewichen. Wir nutzen den Vormittag um noch einmal einkaufen zu gehen. Uns kommt das irgendwie komisch vor, weil wir so etwas aus Deutschland an Sonntagvormittagen nicht kennen. Anschließend beschäftige ich mich 2 h damit den Radarscanner wieder zu montieren, den ich in Givet sicherheitshalber abgebaut hatte um noch weitere 40 cm Durchfahrtshöhe zu schinden. Nachträglich gesehen war es nicht notwendig, wir wären auch ohne diese Maßnahme überall durchgekommen.

Die zwei Tage in St.-Jean-de-Losne haben uns gut getan. Seit Toul vor zwei Wochen hatten wir keinen Ruhetag mehr. Auch am Boot sind jetzt alle Arbeiten getan, die ich zum jetzigen Zeitpunkt machen kann. Von daher sollte es morgen weitergehen. Am späten Nachmittag hat es zu regnen begonnen. So ein richtiger warmer Landregen, wie man ihn während der Fahrt wirklich nicht brauchen kann. Schauen wir mal, wie es morgen wird.

Es gibt zwei Supermärkte und außerdem einen Lidl in der Nähe, so dass auch die Ergänzung der Lebensmittelvorräte ohne Schwierigkeiten möglich ist. Auch morgen am Sonntagvormittag ist einer der beiden Läden geöffnet.

Wir selbst gönnen uns bei der drückenden Hitze (um 19 Uhr haben wir noch 30° C unter Deck) eine ausgiebige Siesta und nutzen das WLAN, das der Hafentreiber seinen Besuchern

Montag, 15. Juni 2009

Morgens gießt es immer noch in Strömen. Wir schnappen uns unsere Schirme und statten als erstes dem VNF-Büro einen Besuch ab um eine Verlängerungsvignette zu kaufen. Jetzt dürfen wir bis zum 8. Juli die französischen Binnenwasserstraßen befahren. Auch unter ungünstigen Umständen sollte uns das allemal reichen.

Unschlüssig ob wir bei dem Regen weiterfahren oder doch lieber noch einen Tag bleiben sollten, nutze ich die günstige Gelegenheit und recherchiere im Internet. Heute soll es den ganzen Tag regnen aber ab morgen ist dann für den Rest der Woche wieder Sonnenschein angesagt. Das lässt uns hoffen.



Unterwegs begegnet uns die deutsche Yacht "Schlawiner".

Doch schon gegen Mittag hört es auf zu regnen und wir entschließen uns, uns in das nur 20 km und eine Schleuse entfernte Seurre aufzumachen. Während der Fahrt begegnet uns die deutsche Yacht "Schlawiner", die auch mit gelegtem Mast unterwegs ist. Wir machen ein Bild und sofort wird uns entgegen gerufen "Das Foto möchten wir haben." Gern liebe Schlawiner-Crew, meldet euch einfach, wenn ihr zufällig dieses lesen solltet.

Die Schleuse Seurre steht bereits für uns offen als wir ankommen. Es ist die erste der Großschleusen auf der Saône. Von der Ausstattung her entspricht sie in etwa dem, was wir von der Maas in Belgien her kennen. Die Poller sind für uns zu weit auseinander, so dass wir nur an einem anlegen. Darunter gibt es dann in akzeptablem Abstand weitere, so dass man mit dem Umlegen keinerlei Probleme hat. Doch einen kleinen Unterschied gibt es. Ab hier und auch in allen Schleusen der Rhone ist das Tragen von Rettungswesten obligatorisch. Darauf weisen mehrsprachige Schilder hin und unter dem Fenster des Schleusenmeisters hängt eine, damit man es nicht vergisst.

Gleich nach der Schleuse sehen wir uns nach einer Anlegemöglichkeit um. Der Längssteg ist teilweise gesperrt bzw. schon belegt und einen Versuch an den Fingerstegen festzumachen breche ich ab, da mir das Wasser zu flach wird. Der nette Hafenmeister meint, ich solle ganz rechts einen Platz wählen und liegt damit richtig. Obwohl es wegen der nahen Insel nicht so aussieht ist es dort gute 2 m tief.

Der Hafen hat allen Komfort. Im Gegensatz zu St.-Jean-de-Losne, wo es zwar eine Waschmaschine, aber keinen Trockner gab, ist hier alles vorhanden. Wir fühlen uns sogar fast wie zu

hause, da es die gleichen Miele-Geräte wie daheim sind. Für den größeren Bedarf gäbe es sogar Industriemaschinen.

Während die Fahrt hierher völlig trocken war und zeitweise sogar die Sonne schien, regnet es inzwischen wieder Bindfäden. Die Ortsbesichtigung fällt entsprechend kurz aus. Warten wir mal ab, wie es morgen wird.

Dienstag, 16. Juni 2009

Der Wetterbericht hat Recht behalten. Am späten Abend hörte es auf zu regnen und heute am Morgen schien wieder die Sonne von einem nur leicht bewölkten Himmel. Als wir um kurz nach 8 Uhr die Leinen los werfen ist noch alles an Deck klatschnass, aber das ändert sich schnell. Schon bald empfinden wir es wieder als zu heiß. Am Wetter hat man eben immer etwas auszusetzen.

Auch als Großschiffahrtsweg ist die Saône immer noch sehr schön. Leider kann man am Ufer kaum noch Einzelheiten erkennen, dafür ist der Fluss inzwischen zu breit. Er erinnert inzwischen an die Maas in den Niederlanden mit dem Unterschied, dass wesentlich weniger Schiffsverkehr ist. Die paar Frachter kann man an einer Hand abzählen.

Anders ist das mit den Freizeitbooten. Allein heute kommen uns mehrere Segler mit gelegtem Mast entgegen. Einer davon ist die Anjuli Nui, die mir aus dem Blauwasser- und dem Segeln-Forum bekannt ist. Leider reicht die Begegnung nur für ein fröhliches Zuwinken.



Port Plaisance in Chalon-sur-Saône

machte die junge Angestellte der Stadtverwaltung aus einem "Hotel" für den Buchstaben „H“ echt französisch ein "O". Na gut, dann kommen wir eben aus „Korbaco“.

Der Hafen liegt wunderschön hinter einer kleinen Insel direkt in der Stadt. In der einen Richtung ist nur durch eine Straße getrennt ein riesiges Centre Commercial mit allen Einkaufsmöglichkeiten. In die andere Richtung kommt man über eine Fußgängerbrücke zunächst auf

Jetzt liegen wir im Port Plaisance in Chalon-sur-Saône. Bis hin zur Altölentsorgung findet man hier alles was man braucht. „Leichte Schwierigkeiten“ gab es bei der Anmeldung als ich gebeten wurde Namen und Heimatort zu buchstabieren. Selbstverständlich machte ich dies, wie in der Seefahrt üblich, im internationalen Alphabet, welches wohl für solche Zwecke dort extra an der Wand ausgehängt war. Trotzdem

die Insel und über eine weitere Brücke direkt in die Innenstadt mit ihrer weitläufigen Fußgängerzone. Ihre Straßen und Gässchen hinterlassen gerade an einem lauen Sommerabend wie heute einen besonderen Eindruck, den wir nicht so schnell vergessen werden.

Mittwoch, 17. Juni 2009

Manchmal ist das Fahren auf dem inzwischen sehr breiten und gut ausgetonnten Fluss ziemlich eintönig. Eine kleine Abwechslung war heute die einzige Schleuse des Tages. Zunächst ließ man uns etwa eine Stunde warten weil sich, wie man uns später sagte, ein Arbeitsponton



Ein Charterboot sorgt für Schleusenkinno. Plötzlich hat es sich um die eigene Achse gedreht und steht gegen die Fahrtrichtung.

in der Schleuse verkeilt hatte. Während dieser Zeit trafen insgesamt fünf Boote ein. Das letzte, ein Charterboot, meinte als es endlich soweit war an uns allen vorbei als erstes in die Schleuse preschen zu müssen. Während wir anderen längst fest waren, bastelten die Leute immer noch herum und, ich habe nicht genau mitbekommen wie es passiert ist, plötzlich stand es entgegen der Fahrtrichtung

und wurde auch so geschleust. Vor der Ausfahrt musste es natürlich wieder gedreht werden, was seine Zeit dauerte und nicht ohne eine Menge Remppler mit der Schleusenmauer abging. Zu allem Überfluss versuchte gleichzeitig ein weiteres Charterboot, welches wohl schon vor der Schleuse gewartet hatte, bereits einzufahren, obwohl wir noch alle in der Schleuse waren. Da kann man nur den Kopf schütteln, Schleusenkinno pur.

Im weiteren Verlauf kamen uns dann die beiden einzigen Berufsschiffe des Tages entgegen, ein Schubschiff mit zwei Leichtern und ein Flusskreuzfahrtschiff auf dem aber keine Passagiere waren.

Jetzt liegen wir an einem Schwimmponton der Stadt Mâcon am rechten Ufer bei km 80. Direkt unterhalb und mit Blick auf die denkmalgeschützte Brücke St. Laurent in unmittelbarer Nähe der Innenstadt ist es hier über 2 m tief. Es gibt keinerlei Versorgung, allerdings auch keine Liegegebühren.

Donnerstag, 18. Juni 2009

Unsere Freude am Liegeplatz mitten in Mâcon wurde abends dann doch noch getrübt, weil einige Motorbootfahrer meinten ihre PS-starken Flitzer ausfahren zu müssen und einen entsprechenden Wellengang produzierten. Auf der Saône ist dies eigentlich nur in speziell ausgewie-

senen Bereichen (bassin de vitesse) erlaubt in allen anderen damit auch in Mâcon gelten max. 15 km/h. Solches Verhalten erinnert, dass an alten Vorurteilen gegenüber Speedbootfahrern möglicherweise doch etwas dran ist. Ebenso wenig wie dieses rücksichtslose Verhalten werden wir aber auch die am Abend fantastisch beleuchtete St.- Laurent-Brücke und die ruhige Nacht danach nicht vergessen.

Bei der Weiterfahrt am Morgen merke ich sofort, dass sich das Paddelrad der Logge mal wieder über Nacht verklemmt hat. Das ist nichts Ungewöhnliches, aber dieses mal helfen alle Tricks wie Rückwärtsfahrt nicht es wieder zur normalen Funktion zu überreden. Die Anzeige bleibt konstant bei „0,00“. Da der Ausbau eine größere Umstauaktion erfordern würde, wird das wohl erst einmal so bleiben. Jetzt muss ich allein mit der GPS-Anzeige arbeiten und ich sehe leider nicht mehr, wie viel die Strömung uns schiebt.

Zunächst ist unsere besondere Aufmerksamkeit notwendig, da unterhalb von Mâcon zwei große Brückenbaustellen sind. Danach geht der Fluss wieder durch überwiegend ländliche Bereiche und ist inzwischen auch deutlich breiter als der heimische Edersee. Heute sind etwas mehr Schiffe als gestern unterwegs aber an zwei Händen kann man sie immer noch abzählen. Wir hatten den Eindruck, dass der Wärter an der einzigen Schleuse des Tages für jede Abwechslung dankbar war.



Auf der Saône ist viel Treibholz unterwegs, da heißt es aufpassen!

Wie auch schon gestern ist wieder viel Treibholz auf dem Fluss unterwegs, dem man ständig ausweichen muss. Ansonsten ist die Fahrt navigatorisch alles andere als anspruchsvoll aber trotzdem sehr anstrengend, da das Wetter extrem schwül und heiß ist. Der relativ neue Schwimmsteg mit reichlich Wassertiefe des Yacht Club du Rhône bei km 22,5 verleitet uns dazu

hier für die Nacht festzumachen. Es gibt keinen Strom, kein Wasser und die Dusche ist ein Dreckloch. Damit unterscheidet sich der Steg von dem in Mâcon nur dadurch, dass er im Gegensatz zu diesem völlig unattraktiv mitten in der Pampa liegt. Trotzdem möchte man von uns für diesen "Service" 10 Euro haben. Nach dem Anleger in Fontenoy-le-Château ist er damit der zweite, der ein völlig unangemessenes PreisLeistungsverhältnis hat und nur das aufziehende Gewitter hält uns davon ab weiter zu fahren.

Inzwischen geht das Gewitter in voller Pracht über uns nieder und wir bedauern eigentlich nur, dass wir wegen des Regens sämtliche Fenster schließen müssen und nicht lüften können.

Gedanken über Einschläge und Überspannungsschäden brauchen wir uns nicht zu machen. Die fehlende externe Stromversorgung hat halt auch ihre Vorteile.

Freitag, 19. Juni 2009

Um 5.15 Uhr werde ich geweckt weil das Boot plötzlich stark in den Wellen schwankt. Was diese Wellen ausgelöst hat ist nicht festzustellen, da Nebel über dem Fluss liegt. Anschließend liegt er wieder ruhig wie ein Brett da, aber mit dem Schlaf ist es vorbei.

Mit dem Kommen der Sonne geht der Nebel. Um nach der gestrigen Erfahrung die Haupthitze des Tages zu meiden, brechen wir bereits um 8 Uhr auf. Unsere Sorge ist unbegründet, heute bleibt der Himmel weitgehend bedeckt und damit auch wesentlich kühler als gestern. Wir empfinden das als angenehmer.

Die Schleuse Couzon schaltet sofort von rot auf grün als ein französischer Katamaran und wir uns nähern. Die Tore sind geöffnet als plötzlich das Signal wieder auf rot geht. Weit hinter uns ist ein Frachter aufgetaucht, der vor uns in die Schleuse darf. Die Schleusung selbst ist Routine. So ganz nebenbei löst der Frachter durch die Strudel, die er bei seiner Ausfahrt erzeugt, unser Loggeproblem, was ich durch alle möglichen Manöver nicht geschafft hatte.

Wir nähern uns Lyon und der Fluss wird zunehmend in ein enges an beiden Seiten von Mauern begrenztes Bett gezwängt. Uns bieten sich fantastische Ausblicke auf die Stadt, die man so nur vom Wasser aus hat. Man muss aufpassen sich nicht zu sehr ablenken zu lassen und tut gut daran die durchfahrenen Brücken mit der Karte zu vergleichen um die Orientierung nicht zu verlieren.



Am Quai-Maréchal-Joffre hat man keinerlei Versorgung liegt aber mitten in Lyon.

sche Stoffe ist es nur ein Katzensprung von wenigen Minuten.

Beim VNF (km 2,8 linkes Ufer) am Quai-Maréchal-Joffre liegen außer einigen Wohnpenichen bereits ein paar Yachten und auch wir finden an der Mauer noch ein passendes Plätzchen. Es gibt hier für Yachten keinerlei Infrastruktur und normalerweise würde man solche Plätze meiden. Die einmalige Lage direkt in der Lyoner Innenstadt macht aber alles wett. Zum zentralen Place Bellecour und zum Museum für historische

Samstag, 20. Juni 2009

Nachdem wir in den letzten Tagen von warmem Südwind verwöhnt wurden, hat der der Wind über Nacht gedreht. Er kommt jetzt aus Nord und ist wesentlich stärker und auch kälter geworden. Im Laufe des Tages hat er weiter zugelegt. Ich schätze ihn inzwischen auf 8 Bft in Böen auch etwas mehr. Glücklicherweise kann sich auf dem Fluss keine große Welle aufbauen und eine gefährliche Situation Wind-gegen-Strom entsteht bei dieser Richtung auch nicht. Trotzdem ist vor allem das An- und Ablegen und auch das Warten von den Schleusen schwierig.

Als ich mich bei der ersten Rhône-Schleuse (Pierre-Benite) über Funk anmelde, möchte der Schleusenwärter den Schiffsnamen buchstabiert haben und auch das Fahrtziel wissen. Das hatten wir bisher so noch nicht erlebt. Danach geht die Ampel aber sofort auf grün. Auch das Schleusen ist einfach. Es gibt Schwimmpoller mit einer oberen und einer unteren Festmachmöglichkeit. Für uns sind die Poller natürlich wieder zu weit auseinander, so dass wir uns mit nur einem begnügen. Sicherheitshalber fahren wir die Leinen aus der Hand aber schon nach zehn Minuten sind wir ganz sanft gute elf Meter in die Tiefe gesunken.



Während das Wasser der Saône immer etwas erdig braun wirkte, hat man auf der Rhône eher einen mineralischen Eindruck.

Im Schleusenkanal danach spüren wir zum ersten Mal so richtig die Strömung der Rhône. Sie schiebt uns durchschnittlich mit 4 km/h und es gibt auch immer wieder starke Strudel, die aufmerksames Steuern erfordern. Der Schleusenwärter der nächsten Schleuse (Vaugries) sagt bei der Anmeldung gleich, dass es 20-25 min. dauern würde, bis wir dran sind. Dass passt mir absolut nicht, da ich eine für uns passende Anlegemöglichkeit nicht sehe und es bei

dem Wind nicht einfach ist vor der Schleuse im Stand zu warten. So fahre ich kleine Kreise, bis exakt nach der angegebenen Zeit die Schleuse ein kleines Passagierschiff ausspuckt und wir an der Reihe sind.

Jetzt liegen wir am Gästesteg des Port de Plaisance les-Roches-de-Condrieu bei km 41. Der Wind drückt uns auf den Steg, und wenn er nicht nachlässt werden wir größere Schwierigkeiten haben, hier wieder weg zu kommen. Der Hafenmeister auf den Wind angesprochen meint es sei kein Mistral. Wie das Wetter werden soll, weiß er aber auch nicht. Ansonsten ist er aber sehr nett und zeigt uns ausführlich mit berechtigtem Stolz die pikfeinen Sanitäreanlagen. Es ist

zwar ein kleiner Ort, aber wenn wir wirklich einwehen sollten, halten wir es hier auch etwas länger aus.

Sonntag, 21. Juni 2009

Wie schon gestern Nachmittag hat es auch heute ziemlich geblasen. Dabei ist strahlender Sonnenschein. Wir haben uns deshalb entschlossen hier in Les-Roches-de-Condrieu zu bleiben und einen Ruhetag einzulegen. Wir genießen den Blick auf die umliegenden Weinberge und den Fluss. Immer wieder mal fahren Frachter von beachtlichen Ausmaßen vorbei. Sportboote sind heute am Sonntag nur wenige unterwegs. Die meisten denken wohl so wie wir und bleiben im Hafen.

Der Hafen bietet allen Komfort. Ein aktueller Wetterbericht, wie wir das von der Küste her kennen, hängt allerdings nicht aus. Internet gibt es auch nicht. Freundlicherweise hat Jürgen, der uns in Port-St-Louis-du-Rhône erwartet, für uns im Internet recherchiert und uns über Email informiert. Egal was unser Hafenmeister meint, es sei auf jeden Fall Mistral. Danach soll es heute zwischen 5 und 8 Bft. schwanken, was auch der Wirklichkeit unserem Empfinden nach entspricht. Morgen soll es auf 5 Bft abflauen, aber am Dienstag wieder auf 6-7 zulegen. Ab Mittwoch ist dann Besserung versprochen. Zunächst haben wir uns vorgenommen, morgen bis nach Valence zu fahren. Danach sehen wir weiter.



Auch im sicheren Hafen zeigt sich noch die Kraft des Mistrals.

Montag, 22. Juni 2009

Heute hat uns der Mistral gezeigt was er kann. Dabei fing alles so harmlos an. Aber wenn ich gewusst hätte was auf uns zukommt, ich wäre niemals losgefahren.

5 Bft hatte der Wetterbericht versprochen und damit ein kleines "Loch" im Mistral angekündigt. Genau so war es anfangs auch. Um 8 Uhr haben wir den Hafen von Les-Roches-de-Condrieu verlassen und bis zur ersten Schleuse lief auch alles prima. Wir waren ein kleiner Konvoi von insgesamt vier Booten, die in der Schleuse aufgesammelt wurden. Aber danach brieste es heftig auf. Mangels Windmesser kann ich nicht sagen wie viel, im Hafen hinterher war aber von 80-90 km/h die Rede. Ich weiß nicht, wie oft mir die Mütze weg geflogen ist und in einem Binnenrevier wegen des Wetters durchgängig die Rettungsweste getragen zu haben, kann ich mich auch nicht erinnern. Einen sicheren Hafen gab es nicht und so mussten wir bis Valence durchhalten. Die Eclusieres der beiden folgenden Schleusen hatten Verständnis, beide waren bereits auf Grün als wir ankamen. Wer wie ich aber glaubte, dass die hohen Mauern nach dem

Absenken den Wind abhalten würden, irrite. Im Gegenteil, es bildeten sich heftige Verwirbelungen, die das Ablegen schwierig machten.

Das Schwierigste aus meiner Sicht war aber die Einfahrt hier in den Hafen von Valence l'Epevière. Diese ist sowieso wegen ihrer Querströmung berüchtigt, heute kam noch der Wind dazu. Die drei Motorboote vor uns waren noch damit beschäftigt einen Liegeplatz zu finden, als wir kamen. Trotzdem blieb mir nichts anders übrig als drauf zu halten um erst mal aus der Strömung heraus zu kommen. Wie gut, dass ich Erfahrung mit dem Hafen auf der Insel Vlieland hatte, dessen Einfahrt ähnlich schwierig ist. An den anderen Booten vorbei steuerte ich die erste freie Box an. Der Besatzung zweier benachbarter Motorboote bot ich dabei feinstes Hafenkino. Auf die Idee, dass es Aktionstheater sei und sie gerne mitmachen dürften, kam leider niemand. Es rührte sich keine helfende Hand. Irene gelang es trotzdem auf den Steg zu springen und uns zunächst provisorisch festzumachen. Wir sind froh heil und ohne Schäden angelegt zu haben. Weiterfahren werden wir auf jeden Fall erst, wenn sich die Windlage bessert.

Dienstag, 23. Juni 2009

Den ganzen Tag hat es wieder heftig gefetzt. Obwohl ich mir einbilde, dass es schon weniger war als gestern, war es sicher richtig hier zu bleiben. Jürgen versorgt uns von Nizza aus ständig mit einem aktuellen Wetterbericht. Morgen soll der Wind endlich nachlassen und ab Donnerstag wird nur noch ein sanftes Lüftchen vorhergesagt. Ob es morgen wirklich schon weitergeht werden wir erst kurz vorher entscheiden.



An der Rhône gibt es gleich eine ganze Reihe von Kernkraftwerken. Als ökologisches Feigenblatt dürfen aber auch ein paar Windräder nicht fehlen.

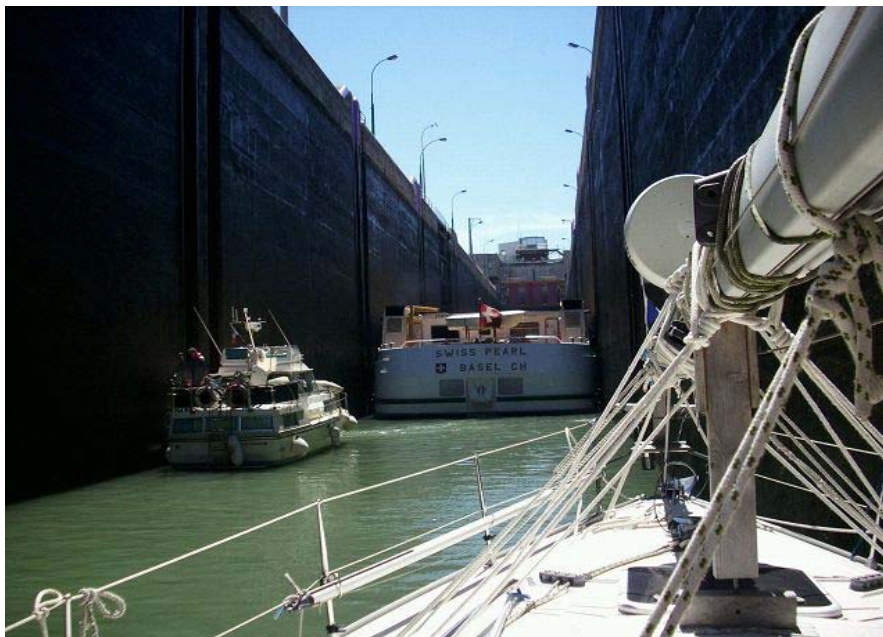
konnte ich nicht herausfinden wie tief das Wasser dort wirklich ist und ob es für uns ausreicht. Ich habe es stattdessen vorgezogen mit einem auf den Trolley geschnallten Kanister zur nächs-

Heute war also Ruhetag. Ein Ruhetag ist ein Tag an dem wir nicht weiterreisen. Wirkliche Ruhe ist das nicht. Irene hat die Möglichkeiten des Hafens genutzt und gewaschen, während ich mich um ein paar kleinere Reparaturen und Wartungsarbeiten gekümmert habe. Die Tankstelle hier im Hafen kann man leider nur selbst bedienen und mit Kreditkarte mit PIN bezahlen. Meine Kreditkarte mit Unterschrift geht leider nicht. Außerdem

ten Straßentankstelle zu pilgern. Zeit ist heute ja kein Thema und damit haben wir auch genug Diesel bis zum Meer. Es sind ja nur noch 200 km und vier Tagesreisen.

Mittwoch, 24. Juni 2009

"Es kann morgen weitergehen" schrieb uns Jürgen gestern Abend und damit lag er vollkommen richtig. Für dieses Mal hat der Mistral seine Kraft verbraucht. Zwischendurch gab es heute noch mal ein paar kräftige Böen aber das waren letzte Zuckungen. Kein Vergleich mit dem, was wir in den vergangenen Tagen erlebt hatten.



Auch ein weit über hundert Meter langes Kreuzfahrtschiff lässt in den riesigen Rhôneschleusen noch reichlich Platz für ein paar Sportboote.

Vor zwei der drei Schleusen heute ließ man uns länger warten. Bei der ersten (Beauchastel) hieß es gleich als ich mich per Funk anmeldete, dass gerade eine Abwärtsschleusung lief und es 40 Minuten dauere. Bei der letzten (Châteauneuf) gab es überhaupt keine Antwort. Schon kurze Zeit später kam ein Schweizer Kreuzfahrtschiff, dass ebenfalls warten musste bis endlich ein Frachter von unten herauf kam. Alles in allen

hat uns die Schleuse 1,5 h aufgehalten, dafür aber auch spektakuläre 18,50 m abgesenkt.

Jetzt liegen wir in Viviers, ein Ort der für uns in erster Linie eine Zwischenstation auf unserer Fahrt in den Süden ist. Im Grunde ist der Anleger mit seinen schiefen und extrem wackeligen Schwimmstegen eine Zumutung. Aber was machen dann die beiden Kreuzfahrtschiffe hier, die uns mit ständigem Generatorbrummen verwöhnen? Nun, der Ort hat in weiten Teilen sein mittelalterliches Stadtbild erhalten und gehört wohl zum Pflichtprogramm eines jeden Rhône-touristen. Wenn man ein paar moderne Accessoires wie Satellitenschüsseln, Straßenschilder und Stromleitungen abmontieren würde könnte man hier sofort einen Mantel-und-Degen-Film drehen. Trotz der beiden Kreuzfahrtschiffe wirkt der Ort wie ausgestorben, so ganz viele Touristen sind nicht da. Das ist vermutlich aber nicht immer so. Uns fielen viele leere Kneipen auf, die auf Besucher warteten. Eine Boulangerie für das morgendliche Baguette habe ich zumindest in Hafennähe vergeblich gesucht.

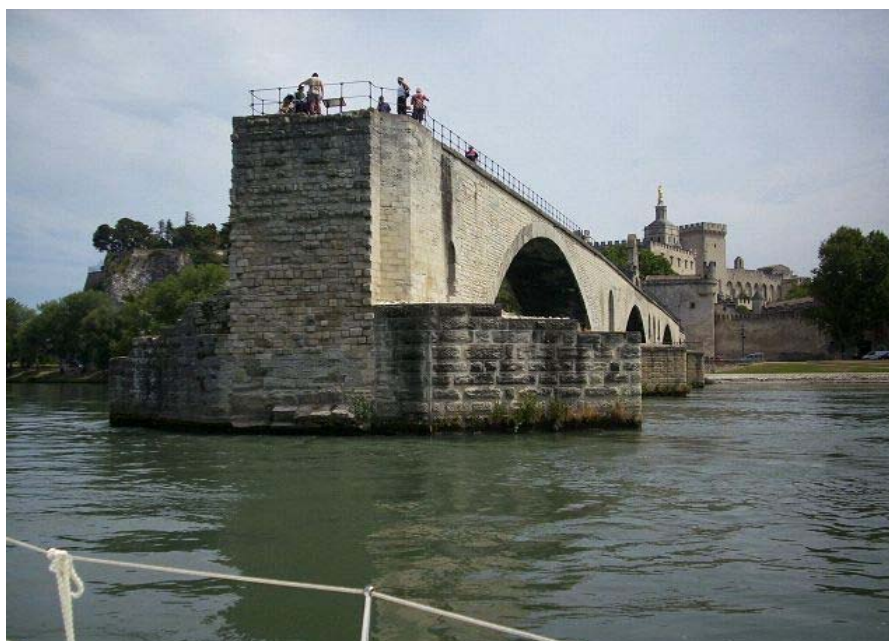
Donnerstag, 25. Juni 2009

Heute wollen wir uns mit Jürgen in Avignon treffen. Bis dahin sind es noch 75 km und 3 Schleusen. Bereits um 7 Uhr brechen wir auf. Die erste Schleuse des Tages (Bollène) hat den

höchsten Hub der ganzen Reise und senkt uns 23 m hinab. An einem Schwimmpoller ist das viel einfacher als manche der kleineren Schleusen. Die zweite (Caderousse) ist wirklich nur noch Routine, aber die letzte Schleuse des Tages (Avignon) macht es noch mal spannend. Zunächst fährt wieder ein Kreuzfahrtschiff ein und lässt für uns vier wartende Sportboote genau noch den Platz den wir brauchen, je einen Schwimmpoller. Zum Problem wird das durch das erste der Sportboote einen Briten, der nicht in der Lage ist sein Boot anzulegen. Er steht wiederholt quer in der Schleuse und es gelingt erst nach einer guten Viertelstunde, als er vom Schleusenpersonal landseitige Unterstützung erhält. Vermutlich hat er das Boot gerade irgendwo übernommen. Wenn er über die ganze Schleusentour gekommen wäre, hätte er ein so einfaches Manöver sicher gekonnt. So war es feinste Unterhaltung für die Kreuzfahrtgäste.



Bei der Anfahrt auf Avignon dominiert der Papstpalast das Stadtbild.



Gleich hinter der weltbekannten Brücke von St. Benezet (sur le pont d'Avignon ...) gibt es eine Anlegestelle für Sportboote.

Um zum Anleger von Avignon zu kommen muss man 3 km in einem anderen Rhônearm wieder stromaufwärts fahren. Die Strömung kommt uns mit 5 km/h entgegen und wir bekommen ein Gefühl dafür, mit was sich die vielen Boote, die uns auf dieser Fahrt entgegen kamen, so herum schlagen müssen. Gleich nach der berühmten Brücke von Saint-Bénézet (sur le pont d'Avignon ...) finden wir den Anleger. Als wir nach einem Liegeplatz Ausschau halten, wird der sehr nette Hafenmeister auf uns aufmerksam. Er zeigt uns nicht nur einen Liegeplatz sondern hilft auch noch mit Tipps für die Berücksichtigung der Strömung um dann unsere Leinen anzunehmen.

Der Liegeplatz befindet sich an einer

Mauer. Es gibt nicht nur Wasser und Strom sondern auch recht abenteuerliche Duschen im "Keller" des Capitanerie-Schiffes. Der Hauptvorteil dieses Platzes ist, direkt an der Altstadt von Avignon zu liegen, deren Besichtigung durch uns noch warten muss. Jürgen überrascht uns mit einer Einladung zu sich Hause. Er wohnt etwas entfernt in einem kleinen Ort am Fuße des Mont Ventoux. Es wird ein Abend, der uns noch lange in Erinnerung bleiben wird. Wir erleben ein altes, echt provencalisches Wohnhaus und grillen mit Wiebke und Jürgen auf ihrer Gartenterrasse Spezialitäten aus der Region.

Freitag, 26. Juni 2009

Wiebkes und Jürgens Gastfreundschaft war überwältigend. Wir haben nicht nur den Abend gemeinsam verbracht, sondern danach auch noch bei Ihnen übernachtet und damit das erste Mal nach 53 Tagen nicht an Bord geschlafen. Nachdem wir die Gelegenheit genutzt haben, um über ihren Internetanschluss einen Rückflug von Marseille nach Köln/Bonn für den nächsten Donnerstag zu buchen, besichtigten wir auch noch die Werkstatt ihres Sohnes, der als Gitarrenbauer und -restaurateur tätig ist. Danach brachte uns Jürgen zurück nach Avignon. Schon in ein paar Tagen werden wir uns in Port-St.-Louis wiedersehen. Jürgen wird einige Wege für uns ebnen und uns dort mit seinen Insiderkenntnissen und persönlichen Beziehungen unterstützen. Zunächst absolvierten wir aber noch das touristische Pflichtprogramm in Avignon und besuchten den Papstpalast. Den Stadtrundgang selbst haben wir wegen der Hitze kurz gehalten.



In der Camargue unterhalb von Arles verliert sich die Rhône in der Weite der Landschaft. Wir haben den Eindruck ganz allein hier zu sein.

nächsten Tagesziels Port-St.-Louis-du-Rhône weiter zu fahren. In der Camargue nach Arles wird die Rhône zunehmend breiter. Es ist nur ganz wenig Schiffsverkehr. Man hat über weite Strecken den Eindruck als sei es unbesiedeltes Land und außer einem selbst keine Menschen mehr da. Auch die Betonung wird je weiter man kommt immer sparsamer. Es gibt große

Samstag, 27. Juni 2009

Es sollte eine heute kurze Fahrt werden, nur 40 km und eine Schleuse bis Arles. Trotz immer wieder kehrender Windböen war das auch alles kein Problem. Das kam erst in Arles als wir feststellen mussten, dass am Anlegeplatz für Plaisanciers eine größere Baustelle war und im ganzen Ort keine Möglichkeit für uns bestand festzumachen. Wir hatten keine andere Wahl als in Richtung unseres

Strecken auf denen es keine Seezeichen mehr gibt, was den Einsamkeitseindruck noch verstärkt.

Die Rhône schiebt uns weiterhin mit 3-4 km/h, trotzdem will die Fahrt kein Ende nehmen. Es ist brütend heiß und nur der immer noch recht heftige Wind kühlt etwas. Erst kurz vor Port-St.-Louis sieht man wieder Häuser und Menschen. Als wir vor der letzten Schleuse, die uns noch vom Meer trennt, stehen zeigen die Lichter rot und grün. Wir glauben schon, einen Tag früher als vorgesehen unser Ziel erreicht zu haben, täuschen uns aber. Die Schleuse öffnet nur zu bestimmten Zeiten und jetzt wird gerade vom Meer zur Rhône geschleust. Warum die Lichter dabei für uns Vorbereitung zeigen, ist nicht zu ergründen. Im Schleusenkanal selbst können wir nicht anlegen, da es an den ohnehin besetzten Plätzen für uns nicht tief genug ist. Wir müssen zurück auf die Rhône an den Kai für die Berufsschiffahrt und machen an für uns völlig überdimensionierten Pollern fest.

Die Schleuse hat geschlossen aber der Supermarkt ist noch offen. Wir nutzen die Gelegenheit und kaufen ein. Wir feiern unsere Ankunft am Mittelmeer mit frischen Crevetten, obwohl uns noch etwa 200 m vom Salzwasser trennen. Wenn der Schleusenmeister uns morgen gnädig ist, schaffen wir die leicht.

Sonntag, 28. Juni 2009

Unser Liegeplatz in der Rhône war sehr unruhig. Bereits um 2.30 Uhr in der Nacht wurden wir geweckt, weil jemand mit seinem Speedboot zum Angeln fuhr und heftige Wellen erzeugte. Gegen Morgen wurde es immer mehr und wir wollten nur noch weg.



Am Ziel unserer Reise: Der Kai im Stadthafen von Port-St.-Louis ist von Palmen gesäumt.

alles dadurch zusätzlich erschwert, dass es keine vernünftige Möglichkeit zum Festmachen für einen Wartenden gibt.

Die Schleuse in Port-St.-Louis ist nicht kompliziert. Durch die besonderen Regeln und vor allem deren bürokratische Handhabung wird sie kompliziert gemacht. Es ist einzusehen, dass man nicht dauernd für ein kleines Sportbötchen durch die Hebebrücke den Verkehr auf der Straße aufhalten kann. Nicht nachvollziehbar ist für mich, warum man die Regeln so bürokratisch handhaben muss und

Für aus der Rhône kommende Sportboote öffnet die Schleuse genau fünfmal täglich. Ich wollte die Schleusung um 8.15 Uhr in Anspruch nehmen und habe um 8 Uhr sicherheitshalber die Schleuse noch einmal angefunkt und mir den Termin bestätigen lassen. Als wir dann 5 Minuten später vor der Schleuse ankamen öffnete sie gerade, wohl veranlasst durch meine Anmeldung. Bereits um 8.10 Uhr war sie weit offen und man konnte sehen, dass kein Schiff darin war. Man ließ uns trotz des relativ starken Windes, der es schwierig machte das Boot zu halten, warten, ehe exakt um 8.15 Uhr die Einfahrt freigegeben wurde. Außer uns wartete nur noch ein kleines Angelboot. Als wir wie üblich irgendwo in der Mitte festmachen wollten ging das natürlich nicht. Wir mussten wieder ablegen und ganz nach vorne kommen. Der Angler sogar von ganz hinten auf den Platz direkt hinter uns. Jetzt war hinter uns alles frei. Danach kam der Schleusenwärter und wollte von uns die Zulassungsnummer des Schiffes haben, der Name reichte im nicht. So etwas hatten wir auf unserer ganzen Reise noch nicht erlebt.

Aber danach sind wir im Stadthafen von Port-St.-Louis-du-Rhône und damit am Ziel unserer Reise im Mittelmeer angekommen. Wir haben exakt 1700 km zurückgelegt, 237 Schleusen passiert und dafür 261,6 Stunden unseren Diesel bei einem Gesamtverbrauch von 235 l (0,9 l/h) brummen lassen.

Hinweis

Dies ist der dritte Teil des Reiseberichtes von Lemmer nach Port-St.-Louis-du-Rhône. Die anderen Teile und weitere Informationen für Segler, die es uns nachmachen wollen, sind auf meiner Webseite http://www.sy-merger.de/Reise/web-content/zwischen_den_meeren.html zu finden. Alle angegebenen Daten beziehen sich auf unsere MERGER, eine Bavaria 32 mit 1,60 m Tiefgang.