

## Zwischen den Meeren

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



### Teil 2: Von Givet nach Corre

Dies ist die anspruchsvollste Teilstrecke des ganzen Törns. Bis auf eine kurze Strecke auf der Mosel geht es ausschließlich über Wasserwege, die durchweg vor über 120 Jahren für kleine Lastkähne (Pénichen\*) gebaut wurden. Für diese Strecke ist ein maximaler Tiefgang von 1,80 m und eine max. Höhe von 3,50 m zugelassen. Viele der alten Schleusen sind inzwischen automatisiert, eine ganze Reihe werden aber auch noch wie in alten Zeiten von einem Schleusenwärter mit der Hand gekurbelt. Mit einem Kielboot wie unserem (1,60 m Tiefgang) ist die Fahrt möglich, so lange man sich in der Mitte des Fahrwassers hält. Insbesondere beim Warten vor den Schleusen ist das nicht immer einfach, es gibt keine Anlegemöglichkeiten.

Von Givet an der Grenze zu Belgien führt die Fahrt über den Canal de la Meuse (früher Canal de l'Est Branche Nord) über Charleville-Mezières und Verdun zum Canal de la Marne au Rhin und über diesen dann an die Mosel nach Toul. Diese geht es weiter aufwärts um in Neuves Maisons den Canal des Vosges (früher Canal de l'Est Branche Sud) zu erreichen. Eine Schleusentreppe nahe Epinal führt uns auf dessen Scheitelhaltung und danach wieder hinab um in Corre auf die Saône zu treffen.

\* Anm.: Péniche <http://de.wikipedia.org/wiki/Péniche>

**Samstag, 23.Mai 2009**

Als Reiseziel für heute hatten wir uns das etwa 40 km und 9 Schleusen entfernte Revin vorgenommen. Um dies auf jeden Fall zu schaffen, brachen wir schon um 8.00 h auf. Bei meinem Nachbarn in Givet hatte ich mich extra nach den Schleusenzeiten erkundigt. 7.00 bis 19.00 h sollte nach seiner Meinung kein Problem sein. Um 8.30 h standen wir dann vor der ersten Schleuse, die natürlich noch außer Betrieb war. Anlegemöglichkeiten gab es auch nicht und so drifteten wir umher. Kurz vor neun kam dann jemand und fischte zunächst noch Treibholz um sie dann pünktlich in Betrieb zu setzen. Auch hier wurden uns wie schon gestern wieder die Leinen abgenommen. Bei etwa 4 m Hubhöhe und unserer ersten automatischen Schleuse fanden wir das sehr angenehm. Auf unsere Frage erklärte uns der Schleusenwärter, dass die Öffnungszeiten für die Sportschiffahrt von 9.00-18.00 h seien. Alles andere wäre nur für Berufsschiffe.



*Schon bei der Einfahrt sieht man das Licht am Ende des mehrere hundert Meter langen Tunnels von Ham. Eine Tunnelbeleuchtung gibt es nicht.*

Gleich danach folgte das erste Abenteuer des Tages, der mehrere hundert Meter lange Tunnel von Ham. Mit ihm wird eine Halbinsel abgeschnitten auf der ein Kernkraftwerk liegt. Tunnel sind für uns mit der MERGER neu. Trotzdem war die Durchfahrt kein Problem, da er schnurgerade war und man eigentlich nur auf das Licht am Ende zuhalten musste. Das von der Decke tropfende Wasser und das Echo der Geräusche gab dem Ganzen eine besondere Note. Außerdem gab es auf dem Boot Alarm. Es war aber nur das GPS, das den Ausfall des Empfangssignals monierte. Das zweite Abenteuer ließ nicht lange auf sich warten. Die kurz hinter dem Tunnel liegende Schleuse zeigte rot und eine Empfangsstelle, die wir mit unserer Fernbedienung hätten anfunken können, suchten wir vergeblich. Während wir noch rästelten was tun sei, schob sich oben in die Schleuse eine der uns schon bekannten Frecinet-Penichen entgegen. Mir war klar, dass eine solche Begegnung früher oder später kommen würde. Aber musste das wirklich jetzt schon sein? Es musste

und auch das wurde kein ernstes Problem. Wir fuhrten einfach langsam aneinander vorbei, grüßten uns freundlich und Tiefgangprobleme hatte ich auch nicht. Allerdings hat uns die Sache so beschäftigt, dass wir vergessen haben ein Foto davon zu machen.

Nach diesem Anfang konnte uns wirklich nichts mehr erschüttern. Die restlichen 7 Schleusen wurden schnell zur Routine. Die Landschaft des Maastales tat ihr übriges. Es ist alles un-

glaublich grün und der Wald reicht bis an das Wasser heran. Jetzt liegen wir im Stadthafen von Revin und es wirkt alles sehr friedlich und ruhig hier. Nachdem wieder den ganzen Tag der Motor gebummert hat, ist das eine richtige Wohltat. Der Kai ist mit internationalen Gästen voll belegt. Der Berliner hinter uns und wir sind die einzigen Deutschen. Niederländer, Belgier, Engländer und sogar das Boot mit australischer Flagge, mit dem wir heute einige Schleusen gemeinsam passiert haben liegen hier. Nur Franzosen gibt es nicht.



*Der Canal de la Meuse besteht in großen Teilen aus der aufgestauten Maas.*



*In den künstlich geschaffenen Kanalteilen ist das Fahrwasser wesentlich schmaler.*

### **Sonntag, 24. Mai 2009**

Heute war zum ersten Mal ein richtiger Sommertag. Trotzdem haben wir 42 km und 7 Schleusen geschafft und sind jetzt in Charleville-Mézière. Der Ort wird in vielen Berichten immer wieder als idealer Hafen für eine Zwischenstation beschrieben. Diese Berichte kann ich jetzt aktualisieren. Der Steg draußen in der Meuse ist gesperrt, man muss also in den Hafen über dessen Einfahrt eine Brücke geht, die mit 3 m Höhe angegeben ist. Wer da nicht hindurch passt hat Pech gehabt. Meine Höhe hatte ich ursprünglich mit 3,20 m gemessen, dann aber in Givet wegen des Hochwassers sicherheitshalber noch den Radarscanner, den ich mir als Joker gelassen hatte, abmontiert. Jetzt sind es noch 2,80 m, wenn man von der beweglichen Kunststoffstange mit

dem TO-Wimpel absieht, der auf 3,4 m montiert ist. Ich bin mit ein bisschen Kribbeln im Bauch durch, aber es war kein Problem und über der Fahne war bestimmt noch ein halber Meter Platz, weil die Brücke in der Mitte einen Bogen hat. Wenn man nicht die komplette Breite (ca. 15 m) der Einfahrt nutzt, hat man sicher auch die auf dem Canal de L'Est maximal zulässige Höhe von 3,5 m.



*In einer der Schleusen des Canal de la Meuse*

Der Hafen ist Teil eines Campingplatzes in dessen Rezeption man sich auch anmelden muss. Die Gebühren halten sich im Rahmen. Für die MERGER haben wir 10,10 Euro bezahlt in denen Strom, Wasser, Duschen und freies WLAN enthalten sind. Dessen Reichweite ist allerdings so gering, dass es im Hafen nicht funktioniert und man mit seinem Laptop in die Rezeption marschieren und sich dort an einen Tisch setzen muss. Dies war mir allerdings zu umständlich, so dass ich es wohl auch hier bei der KW für meine Mails lassen werde..

### **Montag, 25. Mai 2009**

Man sieht der nach ihrem Gründer benannten Stadt Charleville an, dass sie erst 400 Jahre alt ist. Alle Straßen sind schnurgerade um den zentralen „Place Duncale“ angeordnet. Dieser wirkt wegen seiner Größe und den imposanten Gebäuden mit den Arkaden sehr eindrucksvoll. Trotzdem haben wir den Stadtrundgang kurz gehalten, da es bereits vor Mittag sehr warm wurde. Auch jetzt um 21.30 h haben wir noch 27,9 °C unter Deck.

ben wir den Stadtrundgang kurz gehalten, da es bereits vor Mittag sehr warm wurde. Auch jetzt um 21.30 h haben wir noch 27,9 °C unter Deck.

Waschen kann sehr kommunikativ sein und vermittelte uns einen ersten Einblick in die internationale Langfahrtseglerszene. Schon am Vormittag war die einzige Waschmaschine ständig in Betrieb. Bei der kanadischen Yacht ein paar Plätze weiter war große Wäsche und wir anderen hatten Bedenken keinen freien Slot mehr zu bekommen. Während die Waschmaschine arbeitete wurde das Thema aber ausführlich diskutiert, so dass schlussendlich jeder zufrieden war. So ganz nebenbei haben wir dann außer Phil und Deb von der australischen Motoryacht Erjoh, die wir erstmals in Namur trafen und mit denen wir auch einige Schleusen gemeinsam absolvierten, auch die Kanadier und ein holländisches Paar kennengelernt. Diese sind mit einem kleinen Plattbodenschiff unterwegs und wollen wie auch wir zum Mittelmeer. Allerdings mit einem kleinen Umweg über Donau und Schwarzes Meer. Dafür haben sie anderthalb Jahre Zeit. Natürlich kocht auch die Gerüchteküche. Als man von unserem Reiseziel hört, werden wir gleich vor einem bestimmten Hafen gewarnt. "You are a lucky man" heißt es dann aber, als ich davon erzähle, dass ich dort einen Freund habe, der alles für uns arrangiert. Da trifft es

sich gut, dass wir heute die erste Flasche "Côtes du Ventoux" dieser Reise erstanden haben und die gleich auf Jürgens Wohl trinken können.

### **Dienstag, 26. Mai 2009**

Nachts um 2 Uhr wurden wir wach, weil plötzlich starker Wind aufkam. Alles sah nach einem reinigenden Gewitter aus. Es ist dann doch an uns vorbei gezogen. Trotzdem hat sich das Wetter grundlegend geändert. Nach der Hitzewelle der vergangenen Tage ist es kühl geworden und wir haben heute wieder wärmenden Fleece getragen. Wir sind auch wieder 43 km und 8 Schleusen weiter gekommen und jetzt in Mouzon. Die Fahrt selbst war ereignislos. Die Felsen am Ufer sind leichten Hügeln gewichen, aber ansonsten ist das Maastal und auch das Wasser des Flusses immer noch unglaublich grün und im Schleusen haben wir inzwischen Übung. Es wird halt alles zur Routine.

Mehr Gedanken mache ich mir um meine KW-Funkverbindungen für die täglichen Emails. Die sind auf Grund des Wetters so mies, dass ich mit meiner provisorischen Antenne echt gehandicapt bin. Da ist es mir auch kein Trost, dass andere, die sich nicht besonders darum kümmern, nie besser dran sind. Obwohl es mir bisher immer gelungen ist meine Mails loszuwerden, verstehe ich jetzt langsam warum sie manchmal auf die KW fluchen. Es geht eben nichts über eine gute Antenne mit der man den Launen der Natur ein paar dB entgegensetzen kann.



*Oft wirkt der Kanal wie ein Dschungelfluss.*

sehr weit ins Tal hinab blicken kann. Der Fluss läuft also nicht nur in den Kanalstücken z. T. höher als die Umgebung. Auch daran erkennt man den Eingriff des Menschen. Trotzdem hat man oft den Eindruck auf einem Urwaldfluss zu fahren.

### **Mittwoch, 27. Mai 2009**

Mindestens ein Ufer der Maas wirkt immer wie ein grüner Dschungel. Die Bäume wachsen bis ins Wasser hinein. Auch abgestorbene Bäume bleiben einfach stehen und man sieht, dass dieser Wald schon sehr lange nicht mehr von einem Menschen betreten wurde. Etwas befremdlich wirkt, dass man vom Fluss aus in Richtung des anderen Ufers oft

Anders ist das auf den Kanalstücken, die immer länger werden und immer öfter die Fahrstrecke auf dem Fluss ersetzen. Sie sind schnurgerade, an den Rändern befestigt und relativ gleichmäßig etwa 2,40 m tief. Manchmal gibt es aber auch flachere Stellen. Grundberührung hatten wir aber bisher noch nie.

In Pouilly an Schleuse 33 treffen wir einen Mann der VNF, der uns nicht nur unsere Leinen abnimmt sondern auch fragt, wohin wir heute wollen und wann es morgen weitergehen soll. Wir kommen dann in einen Abschnitt, indem die Schleusen nicht mehr automatisiert sind und deshalb muss man sicherstellen, dass Bedienungspersonal vor Ort ist, wenn wir kommen. Lassen wir uns mal überraschen wie das klappt. Da man uns erwartet, dürfen wir morgen nicht trödeln und müssen pünktlich losfahren.



*In Dun-sur-Meuse wird das Anlegen durch einen Schwimmsteg leicht gemacht.*

mert sich die nächste Schleuse. Nachdem sie durch deren Strudel kräftig durchgeschüttelt wurde arbeitet sie wieder zuverlässig wie eh und je.

Jetzt liegen wir in Dun-sur-Meuse am Steg der Gemeinde. Kurz vor dem Ort gibt es ein Charterunternehmen, das auch weithin sichtbare Treibstoffzapfsäulen hat, die aber wohl nur für den Eigenbedarf gedacht sind. Uns wollte man jedenfalls nichts verkaufen und weist uns in den Ort. Egal, noch ist der Tank zu 3/4 gefüllt.

### **Donnerstag, 28. Mai 2005**

In der Nacht hatte es geregnet und es fieselte immer noch ein bisschen als wir heute morgen pünktlich um kurz vor neun gemeinsam mit zwei Niederländern aufbrachen. Nur die erste Schleuse war noch automatisiert. Alle anderen wurden wie schon vor hundert Jahren mit der Hand gekurbelt. Für uns hat das den Vorteil nicht mehr aussteigen und klettern zu müssen, da uns der Schleusenwärter die Leinen abnimmt, aber auch den Nachteil zu dritt im Konvoi geschleust zu werden. Wir waren die mittleren und so hatten wir das Problem genügend Abstand

Nach der Schleuse 30 Mouzay bedecken plötzlich dicke Pflanzenteppiche den Kanal. Langsam wühlen wir uns hindurch. Die Logge sitzt sofort fest und zeigt nur noch 0,00 an. Auch das Echolot spinnt. Mal zeigt es logische Tiefen und dann wieder nur 0,4 m, ohne dass wir aufbrummen. Die Pflanzen bringen das Echo ganz durcheinander. Nach etwa 3 km ist der Spuk ebenso plötzlich vorbei, wie er gekommen ist. Nur die Logge sitzt immer noch fest. Darum küm-

sowohl vom Vorder- als auch vom Hintermann zu halten, was bei der eher zufälligen Verteilung der Poller in den Schleusen nicht immer einfach war. Trotzdem hat alles einwandfrei geklappt.



*Die früher berüchtigte Schleuse mit den schrägen Wänden in Consenvoye wurde durch den Einbau eines Schwimmsteges entschärft.*

meter nur noch Kanalfahrt. Die Maas läuft aber immer noch in der Nachbarschaft und man hat immer wieder tolle Ausblicke auf den Fluss hinunter, da das Kanalbett oft höher verläuft.

Als besonderen Leckerbissen hatten wir auch die Schleuse Consenvoye zu passieren, die früher wegen ihrer schrägen Wände berüchtigt war. Seit ein paar Jahren ist sie entschärft. Heute ist ein Schwimmsteg angebracht an dem man einfach anlegt und der mit dem Wasserstand mitwandert. Leichter geht es wirklich nicht.

Die Flussstrecken werden kürzer und der Kanalanteil nimmt zu. So hatten wir heute bis auf wenige Kilometer



*Wegen der Ausbildung von Ferienhelfern dauert die Schließung in der handbedienten Schleuse von Verdun besonders lange.*

Nach 41 km und 9 Schleusen liegen wir jetzt in Verdun mitten in der Stadt. Es gibt Wasser und Strom und zu allem Überfluss ist alles gratis. Einen attraktiveren Platz gibt es hier wirklich nicht. Alle Denkmäler sind quasi in Sichtweite. Die eigentlich obligatorische Besichtigung wollen wir uns trotzdem sparen, da wir vor ein paar Jahren schon einmal hier waren.

**Freitag, 29. Mai 2009**

Schon am frühen Morgen scheint in Verdun die Sonne. Es verspricht wieder ein wunderschöner Tag zu werden, wenn da nicht immer wieder einzelne starke Windböen wären von denen noch zu berichten sein wird.

Wir hatten für heute die Weiterfahrt an der Schleuse Verdun um 9 Uhr vereinbart. Trotzdem lässt man uns über eine halbe Stunden warten, bis ein weiteres Boot eintrifft, das für 9.30 Uhr bestellt war und mit dem wir dann gemeinsam geschleust werden. Am Schleusenrand steht eine Anzahl junger Leute, die für die Sommersaison angeworben wurden und jetzt zu Schleusern ausgebildet werden. Wohl deswegen läuft unsere Schleusung besonders korrekt ab. Jeder Handgriff wird ausführlich erläutert und im Nu ist eine Stunde vergangen. Uns passt das nicht besonders, da wir heute 40 km und 9 Schleusen weit nach St. Mihiel wollen.

Bei der vierten Schleuse für heute (Nr. 16 Dieue-aval) lässt man uns wieder warten, Da man bei den handbedienten Schleusen, mangels Lichtern von weitem nicht sehen kann ob das Tor noch geschlossen oder bereits geöffnet ist, bin ich zu nahe an die Schleuse gefahren. Festmachmöglichkeiten gibt es natürlich nicht und so versuche ich so gut wie möglich auf dem engen zur Verfügung stehenden Platz zu driften, ohne dem flachen Ufer zu nahe zu kommen. Bei den heutigen Windböen ist das besonders schwierig, da sie mir ohne Fahrt leicht den Bug herum drücken. Als wir endlich in die Schleuse einfahren dürfen passiert es dann. Kaum Fahrt im Schiff packt eine Windböe das Heck und drückt mich herum, so das der Mast gegen das geöffnete Tor rummst. Auf den ersten Blick gibt es nur leichte Schäden an der Holzhalterung, die ich später in St. Mihiel mit Bordmitteln leicht reparieren kann. Ob auch die vorne überstehende Furlex-Rolleinrichtung für das Vorsegel etwas abbekommen hat, wird sich erst beim Maststellen zeigen.



*Man hilft sich untereinander. Wenn sonst kein Platz ist, darf man auch schon mal wie hier in St. Mihiel in zweiter oder gar dritter Reihe liegen.*

In St. Mihiel ist der Steg vollbesetzt und einige Boote liegen schon in zweiter Reihe. Auf meine Frage lässt mich ein deutsches Motorboot bei sich längsseits gehen. Nachdem mich der Skipper zunächst ein wenig schroff darauf aufmerksam macht, dass er aber morgen früh um neun weg müsse, ist er hinterher das genaue Gegenteil. Er verrät uns nicht nur wo man einkaufen kann, sondern leiht mir auch noch eine Sackkarre,

die er extra dafür aufpumpen muss und einen Kanister um an einer etwa einen Kilometer ent-

fernten Tankstelle Diesel zu holen. Ich habe zwar selbst einen Kanister, aber dann brauche ich nicht zweimal zu gehen, meint er. Ein Beispiel für selbstlose Hilfe unter Bootskameraden.

### Samstag, 30. Mai 2009

Bis nach Toul ist es für einen Fahrtag noch zu weit und so beschließen heute mal einen lauen Tag einzulegen und nur 22 km und 5 Schleusen weiter nach Commercy zu fahren. Ab heute sind (beginnend mit Schleuse 10) alle Schleusen wieder automatisiert, so dass wir nicht mehr auf Konvoifahrt angewiesen sind. Der Wind ist immer noch stark und so lassen wir einen Pulk von 4 Booten erst einmal abziehen ehe wir uns gegen 9.30 Uhr auch aufmachen. In Schleuse 7 haben wir den Konvoi eingeholt. Ich fahre besonders langsam um bei dem starken Wind keine Fahrt aus dem Schiff zu verlieren und damit Schwierigkeiten bei der Manövrierbarkeit wie gestern zu vermeiden. Mehrfach werden wir wieder von Böen gepackt aber die Schleuse geht rechtzeitig für uns auf Grün. Richtig spannend mit dem Wind wird es eigentlich nur, wenn wir nach dem Schleusen wieder Fahrt aufnehmen. Ohne Bugstrahlruder ist auch das nicht einfach.



*Wenn einem ein Berufsschiff begegnet wird es immer spannend.*

Zwischendurch kommt uns auch mal wieder eine Frecinet-Péniche entgegen (die deutschen Motorbootfahrer bezeichnen sie meistens als "Spitz"). Diesmal haben wir Glück und es passiert an einer der wenigen breiten Flussabschnitte, die es hier oben an der Maas noch gibt und ist damit wenig spektakulär.

Seit 14.00 Uhr liegen wir jetzt an einem neuen Schwimmsteg in Commercy. Erst abends kurz vor Schleusenschluss kommt noch ein niederländisches Boot dazu. Der Platz liegt hinter einem Sportstadion und ist idealerweise mit einem Stellplatz für Wohnmobile gekoppelt. Für Wasser und Strom braucht man Jetons aus dem Tourismusbüro. Weitere Versorgung gibt es nicht. Oder doch, nur hundert Meter weiter hinter der Brücke und vom Anleger direkt nicht sichtbar gibt es einen Aldi Markt. Eine gute Gelegenheit noch einmal für die kommenden einsamen Strecken in den Vogesen Vorräte zu bunkern.

### Pfingstsonntag, 31. Mai 2009

Nachts schläft der Wind ein und so sind wir nach ungestörter Ruhe heute gegen halb neun aufgebrochen. Wir nehmen Abschied von der Maas und erreichen nach fünf Schleusen den Rhein-Marne-Kanal. Alle sind automatisch und vier davon praktisch in einer kleinen Schleusentreppe zusammengefasst. Damit waren wir auf der Wasserscheide zwischen Maas und Mo-

sel und wir gingen davon aus, dass der Rest des Tages weiter nur Routine sein würde. Wir hatten uns zu früh gefreut. Kurz vor dem Tunnel von Foug holten wir eine extrem langsam fahrende Péniche ein. Überholen ging bei der Breite des Kanals nicht und irgendwo liegen und abwarten scheiterte an Liegeplätzen, die genügend Tiefgang für uns boten. Also schlichen wir uns langsam hinterher. Selbst nur mit Standgas waren wir noch zu schnell, so dass ich immer wieder in den Leerlauf schalten musste um nicht aufzuholen. Das wiederum ging auch nicht beliebig lange, weil ich Ruder im Schiff behalten musste um vom Wind nicht vertrieben zu werden. Etwa zwei Stunden einschließlich der Tunnelpassage ging das so.

Nach dem Tunnel empfing uns ein sehr netter Schleusenwärter, der sogar ein paar Worte deutsch sprach. Bei ihm mussten wir auch unsere Fernbedienung für die Schleusen wieder abgeben und wir verplauderten in einem Mischmasch von Französisch und Deutsch eine halbe Stunde bis die Peniche genügend Vorsprung gewonnen hatte. Wie versprochen, ließ er uns in seiner Schleuse mit 6 m Hub ganz sanft hinab und winkte uns zum Abschied nach. Die anschließenden 13 zu einer Treppe zusammen geschalteten Schleusen zu Tal waren ein Klacks und schon nach 2,5 Stunden Vergangenheit.



In den Port de France von Toul habe ich mich fast nicht getraut, da das Echolot sofort extrem geringe Tiefen anzeigte. Als ich noch dabei war mich zu orientieren ob nicht doch außerhalb ein Liegeplatz zu finden sei, winkte mich ein Mann hinein. Der Hafen ist etwa 2 m tief aber extrem verkrautet, was auch die falschen Echos bewirkt.

*Dichter Pflanzenwuchs im Hafen von Toul täuscht eine geringere Wassertiefe vor als real vorhanden ist.*

### **Pfingstmontag, 1. Juni 2009**

Wie gestern schon beschlossen haben wir heute einen Ruhetag in Toul eingelegt. Die Stadt wirkt auf uns nicht sehr eindrucksvoll und ist sehr verbaut. Einzig die Kathedrale St. Etienne imponiert vor allem durch ihre Größe. Auch sie wirkt recht baufällig. Im Kreuzgang hängen Netze von der Decke, die herabfallende Steine auffangen sollen. Wegen des Feiertages waren die meisten Geschäfte geschlossen. Vor den Bäckereien, die geöffnet hatten, bildeten sich lange Schlangen von Leuten, die ein frisches Brot kaufen wollten.

Im Hafen ist das Wasser glasklar und die Pflanzen wachsen bis unter die Oberfläche. Mal sehen, wie wir uns da morgen wieder hinaus wühlen. Ein Hafenmeister zum Kassieren ist im-

mer noch nicht erschienen. Uns stört das nicht sehr, da wir den Zugangscode für die Sanitäreinrichtungen von einem anderen Hafenerleger erhalten haben. Wir können auch nicht nachvollziehen, woher das Gerücht kommt, dass es hier nur kalte Duschen gäbe, was man in vielen Bereichen findet. Bei uns war sie angenehm temperiert. Man muss allerdings bereit sein einen Euro dafür zu opfern.

Eben kamen auch Phil und Deb unsere beiden Australier an, die wir erstmals in Namur getroffen hatten. Phil berichtete von Problemen mit Wasserpflanzen unterwegs, die durch den Filter ihren Weg in die Kühlwasserpumpe gefunden hatten. Dort hatten sie ganze Arbeit geleistet und alle Lippen des Impellers abgehobelt. Die beiden sind während der Reparatur eine Dreiviertelstunde frei im Kanal gedriftet. Gut, dass uns das nicht passiert ist. Ich möchte mir nicht vorstellen, wie es unserem freistehenden Ruder bekommen wäre aufzulaufen.

### Dienstag, 2. Juni 2009

Die restlichen 3 Schleusen der Schleusenkette bringen wir schnell hinter uns, denken wir. Machen wir auch, aber die letzte Schleuse (27 bis) meint „zicken“ zu müssen. Die Tore fangen an sich zu schließen, aber dann steht alles still. Bisher hatte in den automatischen Schleusen alles reibungslos geklappt, jetzt trifft es auch uns. Ich rufe über das Schleusentelefon den Service und in wenigen Minuten ist jemand da, der das Problem behebt.



*Obwohl wir gemeinsam mit einem 2500 t Frachter geschleust werden, ist in den großen Moselschleusen noch viel Platz.*

An der Moselschleuse Toul müssen wir warten, da gerade ein Schiff vor uns hinauf geschleust wird. Schon an der ersten Schleuse nach dem Hafen heute, hatte sich ein VNF-Mitarbeiter nach unserem Fahrtziel und dem Tiefgang erkundigt. Wir dürfen deshalb die große Moselschleuse benutzen, während Sportboote bis 1,50 m sonst grundsätzlich in der kleinen geschleust werden. Während wir warten kommt ein Frachter die "Linda" aus Duisburg auf. Sie ist tief beladen mit Schrott für das Stahlwerk in Neuves Maisons. Alle drei Moselschleusen passieren wir gemeinsam. Die Linda fährt uns jedes Mal weg aber es nutzt ihr nichts. An der nächsten Schleuse wird sie von dem vor uns fahrenden Frachter wieder ausgebremst und wir können wieder aufholen. Das Moseltal selbst ist wunderschön hier. Es ist nur wenig Schiffsverkehr und wir werden mal wieder, wie schon an der Maas an dem heimischen Edersee erinnert. Wald bis ins Wasser und eine Uferstrandstraße gibt es ebenso. Allerdings sind viel weniger

Boote da und natürlich darf man im Gegensatz zur Edertalsperre auch mit einem Außenborder fahren.

In Neuves Maisons siegt dann die Industrie wieder über die Natur. Dieses Intermezzo ist aber nur von kurzer Dauer. Unsicher wo es mit dem Canal des Vosges, wie der der Südteil des Canal de l'Est seit ein paar Jahren heißt, weitergeht, schleichen wir uns vorsichtig an den auf Entladung wartenden Frachtern vorbei und entdecken ganz hinten am Ende eines schmalen Kanalstückes etwas was wie ein Schleusentor aussieht. Wir sind tatsächlich auf dem richtigen Weg. Nach meinen Unterlagen ist die Schleuse (47) noch handbedient. In der Praxis ist aber schon alles für die Automatisierung vorbereitet. Selbst der Empfänger für die drahtlose Fernbedienung steht schon. Es ist zwar noch jemand an der Schleuse, aber kurbeln muss niemand mehr.

Nach der Schleuse geht es in Flussmitte plötzlich nicht mehr weiter. Unser Kiel hat sich in den weichen Schlamm gewühlt und wir sitzen fest. Glücklicherweise gelingt es uns aus eigener Kraft zu befreien. An der Steuerbordseite ist es dann auch tiefer. Eine Tonne, die uns auf diese Situation aufmerksam gemacht hätte, gibt es leider nicht.



*Ab Richardmenil geht es über handbetriebene Schleusen im Konvoi weiter.*

Auch die nächste Schleuse (46) wird schon elektrisch betrieben. Der Schleusenwärter erkundigt sich nach unserem heutigen und morgigen Reiseziel. Mit Richardmenil für heute und Charmes für morgen ist er zufrieden. Auch unseren Tiefgang (tirand d'eau) möchte er wissen. Auf meine französische Zahlenangabe fragt er aber sicherheitshalber noch einmal nach indem er mit den Fingern zeigt. Aber es stimmt alles und auch

dagegen hat er keine Einwände. Jetzt liegen wir am Anleger von Richardmenil auf halber Strecke zwischen Toul und Charmes. Es gibt Wasser, Strom und Müllentsorgung. Das Dorf selbst liegt etwas entfernt auf einem Hügel. Das Lot zeigt 1,70 m d.h. wir schwimmen gerade noch. Insgesamt liegen heute Abend sieben Boote hier.

### **Mittwoch, 3. Juni 2009**

Um 8.45 Uhr brechen wir im Konvoi mit einem Franzosen, der ein Charterboot für Kuhnle Tours nach Corre überführt, auf, um wie verabredet pünktlich um neun an der nächsten Schleuse zu sein. Wir werden über die gesamte Strecke von einem Mann des VNF begleitet, der die Schleusen bedient. Hin und wieder kommen Kollegen und unterstützen ihn. Auch die

weiteren Schleusen sind bereits auf Mechanik umgerüstet. Bei einigen scheint es aber noch keinen Strom zu geben. Dann fährt jedes Mal ein VNF-Auto mit einem Anhänger vor auf dem ein Generator steht. Aus dem Schleusenhaus wird ein Kabel gezogen, der Generator gestartet und los geht's.



*Auf einem Aquädukt überquert der Kanal die Mosel.*

wir wieder fest. Erst dann sehen wir vereinzelte Reste grüner Farbe auf den Tonnen, die auf dem Kunststoff wohl nicht besonders gut gehalten hat. Unter vollem Einsatz des Motors können wir uns auch dieses Mal frei wühlen. An der nächsten Schleuse erzähle ich das dem Schleusenwärter, aber ihn scheint das nicht besonders zu interessieren. Man müsse halt mal wieder neu streichen.



*Diese Schleuse ist bereits fertig auf Automatik umgerüstet aber es gibt noch keinen Stromanschluss. Der Schleusenwärter kommt mit einem Generator herangefahren.*

Direkt nach Schleuse 43 überquert der Kanal auf einem Aquädukt die Mosel, was natürlich zum Fotografieren verleitet. Im weiteren Verlauf kommt der Kanal dann an eine Stelle an der er sich zu einem kleinen See ausweitet. Vor mir sehe ich eine Reihe roter Tonnen und will die genau wie das Charterboot vor uns und wie bei Bergfahrt üblich mit den Tonnen an Backbord passieren und prompt stecken

In Schleuse 38 werde ich vom Skipper des anderen Bootes gefragt ob ich mit einer Mittagspause einverstanden sein, der Eclusier möchte mal etwas essen. Etwas verwundert, da die Schleusen durchgehend von 9-18 Uhr betrieben werden, erkläre ich mich einverstanden, wenn wir hier in der Schleuse bleiben können, da ich wegen meines Tiefganges nicht einfach irgendwo festmachen könne. Das ist alles kein Problem und man

zieht sich zu einem kleinen Picknick in den Schatten zurück. Auch als der zweite Konvoi eine viertel Stunde später auftaucht beeindruckt das nicht sonderlich, die sollen halt unten warten. Während ich mir gerade vorstelle, wie ich mich fühlen würde, wenn ich mein Boot auf einem engen Platz über längere Zeit frei driftend auf der Stelle halten müsste, kommt einer der Skipper der anderen Boote und erkundigt sich warum die Schleuse ausgefallen sei. Als er den Grund erfährt wird er etwas lauter und der Schleusenbetrieb geht unverzüglich weiter.

Ab Schleuse 33 ist es dann aus mit der Mechanisierung und die Schleusen werden wieder von Hand gekurbelt. Schon kurze Zeit später legen wir in Charmes an. Boote sind hier in der Minderheit. Besonders bei niederländischen Wohnmobilmfahrern scheint der Platz sehr beliebt zu sein. Noch etwas Wichtiges ist zu vermelden. Wir haben bisher 926 km mit 125 Schleusen hinter uns gebracht. Das ist eindeutig mehr als die Hälfte. Noch zwei Tage, dann werden die Wasserscheide zum Mittelmeer erreicht haben.



*Nach Charmes werden die Schleusen von einer jungen Frau von Hand gekurbelt.*

Schulter habe. Der ihr zugewiesene Platz vorne passt ihr gar nicht und sie lässt mehr als einmal die Leine einfach los, worauf das gecharterte Schiff schwer an die Schleusenwände schlägt. Ihr und auch ihrem Mann ist das völlig egal und ich weiß mal wieder, warum ich mein Boot nicht verchartern würde.

Bei Thaon begegnen uns kurz hintereinander zwei Pénicen. Die erste ist voll beladen und wir fahren langsam ohne Probleme aneinander vorbei. Bei der zweiten handelt es sich um einen leeren Kiestransporter. Obwohl der eigentlich keine Tiefgangsprobleme haben dürfte beansprucht er ohne mit der Geschwindigkeit herunterzugehen die Mitte des Fahrwassers für sich. Ich gebe eindeutige Handzeichen, trotzdem zwingt er mich in die Büsche. Auf diese Weise komme ich auch heute zu meiner Grundberührung, die aber auch dieses Mal wieder glimpflich ausgeht.

#### **Donnerstag, 4. Juni 2009**

Heute brechen wir als letzte aller Starter in Charmes wieder im Konvoi mit dem Franzosen von gestern auf. Zur Abwechslung bedient eine junge Frau die Schleusen und begleitet uns auch bis Schleuse 22, wo die handbedienten enden. Die Frau des Franzosen ist unentwegt am Maulen sie könne die Leinen in der Schleuse nicht halten, weil sie Probleme mit der

Wie in verschiedenen Reiseberichten erwähnt, spekuliere ich darauf die Nacht am Anfang der Kette von Golby bei Schleuse 15 verbringen zu dürfen. Nach Epinal können wir wegen unseres Tiefganges nicht hinein. Am Abzweig steht ein Schild mit einer Begrenzung auf 1,60 m. Das ginge so gerade noch aber in Charmes gab es einen Aushang der VNF in dem max. 1,30 m zulässig waren. Für uns also kein Chance. Ich spreche den Schleusenwärter darauf an, und er verweist mich auf einen Platz nach Schleuse 8. Wir haben zwar inzwischen 17 Uhr aber das wäre noch zu schaffen. Also machen wir uns entgegen unserem ursprünglichen Vor-satz an die Schleusentreppe, die leider auch nicht ganz wie vorgesehen absolviert wird. Aus Schleuse 13 kommt uns ein kleines Sportboot mit jungen Leuten entgegen. Da sie wohl zu schnell gefahren sind, hat sie der Ausfahrtsensor nicht erfasst. Die Schleuse bleibt für uns rot. Wenig später fährt mit quietschenden Reifen ein VFN-Auto vor und der Fahrer bringt die Schleuse blitzschnell wieder in Ordnung um ebenso schnell wieder zu verschwinden. Bei Schleuse 10 versperrt uns über die gesamte Breite ein schwimmendes Stück Uferböschung den Weg. Mir bleibt nichts anderes als es vor mir her in die Kammer zu schieben, aufzuschleusen und es oben wieder herauszuschieben um mich dann nach einigem Abstand durch Rückwärtsfahrt wieder davon zu befreien.



*Unser Übernachtungsplatz auf der Schleusentreppe von Golby. Es ist gerade tief genug für uns.*

Jetzt liegen wir zwischen Schleuse 8 und 7. Hier gibt es tatsächlich einen Anlegeplatz für die Berufsschiff-fahrt an einer Spundwand an dem es tief genug ist. Zum Fest-machen gibt es Ringe von denen ich im hohen Gras aber nur zwei in etwa hundert Meter Entfernung gefunden habe. So müssen wir halt alle Leinen an einem befestigen. Bei dieser Gelegenheit kommt auch das Fenderbrett zum Einsatz bei dem ich mich schon gefragt

hatte wofür man das braucht. Also haben die Leute, die meinten so etwas benötige man unbedingt, wenn man so etwas wie ich vorhabe, doch irgendwie recht gehabt. Alles in allem haben wir heute, nicht ganz freiwillig, 10 Stunden auf dem Wasser verbracht und mit 23 Schleusen einen neuen Rekord aufgestellt.

### **Freitag, 5. Juni 2009**

Wir haben eine ruhige Nacht verbracht. Der Platz ist nicht so einsam wie es auf den ersten Blick aussieht. Noch am Abend und auch schon am frühen Morgen wieder kommen viele Jogger und Angler vorbei und nicht weit entsteht gerade ein neues Baugebiet. Für uns ist es gerade tief genug. Bei Gewichtsverlagerungen schabt es manchmal verdächtig am Kiel. Besonders

die Morgenstimmung nach einer kalten Nacht mit leichtem Nebel über dem wärmeren Wasser wird uns in Erinnerung bleiben.

Schon vor neun sind wir wie immer zur Weiterfahrt bereit. Gerade als ich zur Schleuse hinauf gehen will um über das Schleusentelefon um Aktivierung der nächsten Schleusen zu bitten, öffnen sich pünktlich um 9.00 Uhr wie von Geisterhand die Tore für uns. Man hat uns also nicht vergessen.



*Auf der Scheitelhaltung ist der Kanal besonders eng und zum Ufer hin wird es schnell flach.*

Die dicht aufeinander folgenden letzten 7 Schleusen der Kette sind in nur 1,5 h passiert und wir sind auf der Scheitelhöhe des Kanals angekommen. Das GPS misst 367 m. Für uns ist das die Wasserscheide zum Mittelmeer. Von nun an geht es bergab. Der Kanal hier oben ist eng und die Wassertiefe bewegt sich in der Mitte der Fahrinne zwischen 2,0 m und 2,2 m. Zum nahen Ufer hin wird es schnell flacher. Trotzdem gibt es keine

Probleme als uns eine große Wohnpéniche entgegenkommt. Anders als der Kiestransporter gestern reagiert sie auf meine Handzeichen und geht mit der Fahrt herunter. Wir kommen beide ohne Grundberührung aneinander vorbei und grüßen uns freundlich. Mit etwas Rücksichtnahme geht alles.

Zwischen Chaumousey und der ersten Talschleuse wird der Kanal sehr eng und führt durch einen dichten Wald. Die Wände sind aus dem Fels gehauen oder aufgemauert. Es ist wildromantisch aber entgegenkommen sollte einem hier besser niemand.

Nach der ersten Schleuse in Girancourt gibt es rechts an einer Wiese eine Mauer mit etwa 2 m Wassertiefe. Für Sportboote sind in passenden Abständen entsprechende Poller angebracht worden und so wundert es nicht, dass nicht nur wir sondern weitere Boote das Angebot annehmen, obwohl es hier weder Wasser noch Strom gibt. Auch kommunikationstechnisch scheint hier eine ziemliche Wüste zu sein. Unser Handy braucht einige Überredungskünste um ein sehr schwaches Netz zu finden, das immer wieder verloren geht nachdem es unterwegs völlig ausgefallen war. Die Versorgung mit Lebensmitteln ist dagegen kein Thema. Nur wenige hundert Meter weiter gibt es einen Supermarkt mit Tankstelle, der alles hat was man so braucht. Sogar Motoröl ist vorrätig. Wir haben gestern unplanmäßig schon einen Teil der Schleusentreppe hinter uns gebracht und so ist es erst früher Nachmittag als wir hier ankomm-

men. Trotzdem bleiben wir, da ich über die erreichbaren weiteren Liegeplätze keine sicheren Informationen über die Wassertiefe habe.

### Samstag, 6. Juni 2009

Nach einer mehrwöchigen Schönwetterperiode hat es in der letzten Nacht heftig geregnet. Noch am Morgen war alles nass. Trotzdem machen wir uns rechtzeitig zur letzten automatischen Schleuse auf um anschließend wie am Vortag verabredet 6 handbediente Schleusen zu passieren. Schon in der Automatikschleuse fängt uns der uns später begleitende Schleusenhalter ab und erklärt, dass wir warten müssen um gemeinsam mit einer Pénichette zu schleusen, die aber erst um 10 Uhr käme. Ich protestiere, das sei mit seinen Chef anders besprochen, und wenn schon dann möge er mir wenigstens die nächste Schleuse öffnen, damit ich dort warten könne. Wir trödeln extra herum um lange bis zur etwa 2 km entfernten Schleuse zu brauchen. Dort angekommen werden wir plötzlich doch alleine geschleust, man habe festgestellt, dass wir beide zusammen nicht in die Schleuse passten!



*Nach der Scheitelhaltung führt der Kanal durch eine fast parkartige Landschaft aber es regnet in Strömen.*

Kurz darauf fängt es wieder an zu regnen und wir sind nass bis auf die Knochen, als wir endlich die letzte handbetriebene Schleuse (8) passiert haben. Direkt unterhalb ist eine Mauer mit mehr als 2 m Wassertiefe. Es liegt schon ein anderes Boot da und wir machen auch fest um während einer Mittagspause das Ende des Regens abzuwarten. Der Platz gefällt uns, wenn ich davon gewusst hätte, wäre ich gleich gestern hierher gefahren.

Nachdem es langsam aufklart und sogar ab und zu ein paar Sonnenstrahlen durch die Wolken blitzen machen wir uns, sicherheitshalber regenfest verpackt um 13.45 Uhr auf, um weiterzufahren. Nur wenig später regnet es wieder. Es geht durch eine zauberhafte fast parkartige Landschaft. Nur einen geeigneten Liegeplatz für uns finden wir nicht. Dafür folgt in kurzen Abständen eine Automatikschleuse auf die andere. In Schleuse 18 spricht uns der schon in anderen Reiseberichten erwähnte deutschsprachige ehemalige Schleusenwärter an. Ich nutze die Gelegenheit ihn nach einem Liegeplatz zu fragen und er empfiehlt mir gleich unterhalb die Bucht auf der anderen Seite. Dort liegt schon ein großes deutsches Motorboot, dessen Skipper aber gleich klarmacht, dass er uns dort nicht haben will. Das Wasser sei für uns viel zu flach und unsere Bitte bei ihm längsseits gehen zu dürfen lehnt er ab. Nasser können wir nicht werden und so fahren wir halt weiter.

In der nächsten Schleuse ist zufällig ein VNF-Mann, den ich nach einem geeigneten Platz frage. Er empfiehlt uns einen nur vier Schleusen weiter unterhalb von Schleuse 23. Er ist sogar so nett uns im Auto zu begleiten und die Schleusen vorzubereiten damit keine Wartezeiten entstehen. Seit 17.30 Uhr sind wir jetzt hier. Es handelt sich um den ehemaligen Verladekai einer Fabrik mit 2 m Wassertiefe, der sportbootgerecht mit Pollern ausgerüstet wurde. Wenn erst die alte Fabrikrüine abgerissen wurde, ist es bestimmt ganz nett hier. Einen Kinderspielfeld gibt es schon. Auch wir werden heute Nacht ruhig schlafen. Wenn wir keine Kurzwelle hätten wären wir allerdings völlig von der Welt abgeschnitten, unser Handy ist hier ständig auf Netzsuche.



*So reist es sich noch schöner, der Regen hat aufgehört.*

### Sonntag, 7. Juni 2009

Wir haben tatsächlich gut geschlafen. In der Nacht hatte es zunächst noch weiter geregnet, aber am frühen Morgen war es tatsächlich annähernd trocken. Aus der Erfahrung von gestern haben wir uns heute von vornherein gut eingepackt auf die Reise gemacht. Das war auch gut so, denn kaum gestartet fing es wieder an zu schütten. Als Ziel hatten wir uns das nur 10 km aber 11 Schleusen entfernte Fontenoy-le-Château

ausgesucht. Es geht wie schon in den vergangenen Tagen durch eine üppig grüne Landschaft, die sehr gepflegt wirkt. Der Serviceweg neben dem Kanal ist asphaltiert und an jeder Schleuse ist das Gras sorgfältig gemäht. Bis auf die zwei letzten Schleusen lief auch alles bestens. Die zweitletzte zeigte Störung als wir ankamen. Ein Anlegeversuch um den Service zu rufen scheiterte an zu flachem Wasser. Aber wir hatten Glück. Wenig später kam auch ohne Aktivität unsererseits ein Servicewagen des VNF und der Mann schleuste uns und ein weiteres Boot, das inzwischen gekommen war, durch. Gemeinsam sind wir dann auch in die letzte Schleuse für heute. Dort schloss eines der beiden Tore nicht. Obwohl die Leute vom anderen Boot meinten, man müsse niemand benachrichtigen, habe ich nach einer Viertelstunde über das Schleusentelefon den VNF benachrichtigt. Man versprach auch sofort jemand zu schicken. Trotzdem haben wir 1,5 h vergeblich gewartet. Wenigstens waren wir schon in der Schleuse und konnten festmachen. Inzwischen war ein weiteres Boot gekommen, was vor der Schleuse dümpeln musste. Dann hatte ein Mann, der im ehemaligen Schleusenwärterhaus wohnte, Erbarmen mit uns. Er rief zunächst über das Schleusentelefon den VNF an, schimpfte ordentlich und zog dann ein Schlüsselbund aus der Tasche um vom Häuschen aus die Schleuse manuell zu steuern.

Jetzt liegen wir in Fontenoy-le-Château. Objektiv ist der Ort wohl nur ein größeres Dorf aber nach den Orten der vergangenen Tage fühlen wir uns in die Zivilisation zurückgekehrt. Auch unser Handy funktioniert wieder. Seit heute Mittag scheint auch wieder die Sonne, wenn man vom einem kleinen Wolkenbruch zwischendurch einmal absieht.



*In Fontenoy-le-Château wird der Kanal zeitweise sehr eng. Hier ist wechselseitiger Einbahnverkehr.*

### Montag, 8. Juni 2009

In Fontenoy-le-Château hängt an allen möglichen Ecken eine Liste mit den Hafengebühren. Nach dem was wir in den vergangenen Tagen in der Gegend so erlebt haben sind die recht happig. Auf die Liegebühren von 10 Euro kommen jeweils 2 Euro für Wasser, Strom und jede Dusche dazu. Soweit kein Problem, wenn das alles

verfügbar ist. Wir kamen gestern an einem Sonntag an, da war alles geschlossen. Heute Morgen kam eine Dame von der benachbarten Charterstation (Crown Blue Line), die den Gemeindefhafen wohl mitverwaltet und kassierte 10 Euro Liegebühren. Auf meinen Protest hin, warum sie nicht gestern gekommen wäre und es wären keinerlei Serviceeinrichtungen verfügbar gewesen, meinte sie nur trocken, das sei an Sonntagen immer so, ich müsse ja nur die Liegebühren und nicht für den Service bezahlen. Die Diskussion war fruchtlos. Sie konnte nicht nachvollziehen, warum ich dieses Verhalten für wenig kundenfreundlich halte.

Ich war mit meiner Meinung wohl nicht ganz alleine, jedenfalls verließ mit Öffnung der Schleusen fluchtartig eine ganze Reihe von Booten den Hafen. Wir waren leider etwas spät dran und mussten warten, bis auch wir an der Reihe waren. Mit einer Stunde Verspätung machten auch wir uns auf den Weg. Die zwölf Schleusen heute waren für uns Routine und sind eigentlich schon nicht mehr erwähnenswert. Viel entscheidender ist, dass wir heute ein wichtiges Etappenziel erreicht haben. Wir haben in Corre die Schleuse 46 passiert und damit die Saône, den Fluss der Flüsse, wie es in Frankreich heißt, erreicht. Außerdem haben wir heute den tausendsten Kilometer zurückgelegt und die zweihundertste Schleuse passiert. Da kann uns der Regen, der am späten Nachmittag wieder eingesetzt hat, überhaupt nicht erschüttern.



*Kurz vor dem Ende des Canal des Vosges passieren wir unsere zweihundertste Schleuse.*

Ganz anders als in Fontenoy-le-Château ist auch der Empfang im Hafen von Corre, der von einem schweizerischen Ehepaar verwaltet wird. Er sagte mir schon in der Schleuse, ich solle am Meldesteiger im Fluss festmachen, da es im Hafen möglicherweise nicht tief genug sei. Sie informierte uns ebenso nett und freundlich wie ausführlich im Büro. Da wir keinen Strom brauchten reduzierte sie uns die Hafengebühren von 10 auf 8

Euro und die pikfeinen Duschen waren selbstverständlich auch im Preis enthalten. Wir finden, davon könnte die Nachbarstadt noch einiges lernen.

### **Hinweis**

Dies ist der zweite 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](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.