

Nun ist es soweit. Der Mast steht wieder dort wo er hingehört und der Baum befindet sich auch wieder dort wo man sich so wunderbar den Kopf anschlägt. Mit anderen Worten das Meer ist erreicht und ein neuer Abschnitt auf unserer Reise eröffnet sich uns.

Fast einen Monat ist es her, seit wir die Leinen in Basel gelöst und uns in Richtung Mittelmeer verabschiedet haben. In der Zwischenzeit haben wir 133 Schleusen, 778 km (432 sm) zurück gelegt und viel gesehen, erlebt und gelernt. [Karte](#)



Am Freitag, den 5. Juli war es endlich soweit. Mit ein paar Tagen Verspätung auf unseren Terminplan verliessen wir Basel. Die letzten Tage waren voller Überraschungen und alles Erdenkliche und Unerdenklich kam noch dazwischen. Umso schöner war das Wetter als wir uns von unseren Familien verabschiedeten. Noch ein wenig unsicher fühlten wir uns als wir in die Strömung des Rheins einbogen. Doch rasch haben wir uns daran gewöhnt und nach wenigen Minuten kam die Schleuse Kembs in Sicht.

Wir waren nicht pressiert da unser Tagesziel der kleine Hafen bei Niffer war. Diesen erreichten wir um 18:30 gerade richtig um einen ersten Anlegerschluck zu trinken. Der Bordgrill wurde noch hastig zusammengestellt und irgendwie gelang es uns auch die erste Wurst zu grillen (die Konstruktion musste allerdings nochmals überprüft werden....).

Wer nun denkt man sei in den Ferien und in Frankreich geht alles einen Tick ruhiger sieht sich getäuscht. Um 9:00 hatten wir einen Termin in Mulhouse wo uns eine ganze Equipe Schleuser erwartete um uns auf den nächsten 25 km und 22 Schleusen zu begleiten. Die ersten Schleusen werden noch unsicher gemeistert und die Fender, Bootshaken und Stimmbänder wurden recht gefordert. Auch unser Mast der immerhin rund 2 Meter das Boot überragt bekam die Schleusenwände manchmal zu spüren. Doch von Mal zu Mal ging es besser und als wir in Dannemarie im Hafen fest gemacht hatten, waren die notwendigen Handgriffe bereits in Fleisch und Blut übergegangen.



Der folgende Ruhetag wurde genutzt um am Boot zu werkeln, die Grill Konstruktion zu verbessern und uns auf den nächsten Tag vorzubereiten. Der nächste Tag stand unter dem Motto kurz aber heftig. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, 15 Schleusen auf 10 km und dies alles in 3.5 h. Was will man mehr? Uns reichte es und wir vertäuten unser Boot auf dem höchsten Punkt des Rhein-Rhone Kanals und genossen die Ruhe und die Landschaft. Von nun an gingen die Schleusen abwärts und die Distanz zwischen den Schleusen wurde länger. Endlich hatten wir Zeit uns auch vermehrt der Landschaft zu widmen. Verkehr war sehr wenig auf diesem Abschnitt und es galt die ganze

Aufmerksamkeit den unzähligen Fischern und ihren Angeln zu schenken. Auf einer Seite des Kanals war meist ein Fahrweg vorhanden, welcher die Schleuser benutzten um von Schleuse zu Schleuse zu fahren wenn sie mehr als eine Schleuse zu bedienen haben. Diese Wege wurden natürlich auch von andern Leute benutzt. So kam es des Öfteren vor das Radfahrer (beladen mit der ganzen Zeltausrüstung) uns überholten und regelrecht abhängten. Auch Jogger welche in einem leichten Dauerlauf den Feierabend genossen waren uns in punkto Geschwindigkeit überlegen.

Die nächste Station hiess Montbeliard. Diese Stadt war einen Stop wert. Die Altstadt war hübsch anzusehen und es herrschte ein emsiges Treiben ohne in eine übertriebene Hektik auszuarten. Weiter ging die Reise und bald erreichten wir zum ersten Mal den Doubs. Nach der Schleuse Nr. 26 war es mit der Ruhe vorbei und nebst dem Motor war des Echolot ab sofort das wichtigste Instrument an Bord. Gemäss Beschilderung und Karten verlief die Fahrrinne 25m vom Ufer entfernt... Doch wie viel ist 25m und ab wo wird das Ganze gemessen. Bevor wir diese Frage endgültig geklärt hatten zeigte das Echolot auch nur noch 1.5m an. Genau soviel wie der Tiefgang unseres Boot beträgt. Wir schlichen durch das Wasser und wussten nicht, ob wir näher an das Ufer ran sollten, oder doch Richtung Flussmitte zusteuern sollten.



Noch während der ratlosen Diskussion vernahmen wir ein Knirschen unter dem Kiel. Wir sasssen fest. Das Positive an der ganzen Situation war, dass man in Ruhe das weitere Vorgehen überlegen konnte. Nur mit der Ruhe ist es in diesen Situationen so eine Sache....Der Bootshaken wurde als Sonde umfunktioniert und dabei konnten wir feststellen, dass wir mehr in Richtung Ufer müssten. Alles klar, jetzt brauchten wir nur noch frei zu kommen. Rückwärts, vorwärts mit halber Kraft und letztendlich mit vollem Schub vorwärts kamen wir frei und schafften es in die nächste Schleuse. Die nette Schleusenwärterin erklärt uns, dass der Wasserstand heute gefallen sei und auch eine Peniche stecken geblieben sei. Was soll's, wir sind also in bester Gesellschaft. Bei der Ausfahrt aus der Schleuse zeigten uns zwei Rumppler an, dass die Frage mit dem Abstand noch nicht endgültig geklärt war. Unsere nette Schleusenwärterin gab uns klar zu verstehen das wir näher an das Ufer ran sollten. Wir befolgten ihren Rat und das Echolot pendelt sich bei beruhigenden 1.6m ein.

Für ein Segelboot mit 1.5m Tiefgang gab es auf dem Rhein-Rhone Kanal nur wenige Anlegestellen. Manchmal kam man sich wie ein Gefangener auf seinem Boot vor. Oft kurz vor einem Anlegesteg fiel die Wassertiefe und es blieb uns nichts anderes übrig als abzudrehen und ein neues Ziel zu suchen. So ergab es sich, das wir die nächste Nacht in einer Schleuse verbrachten. Die Aussicht war super und kosten tat es auch nichts. Was wollte man mehr?

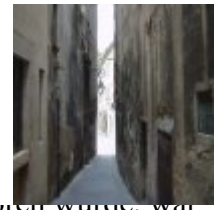
Weiter ging die Reise und bald tauchte Besançon auf. Die Stadtdurchfahrt konnten wir mit unserm Boot wegen des Tiefgangs nicht befahren, dafür nahmen wir den Tunnel welcher unter der Zitadelle hindurch führt. In Besançon wurde kurz Halt gemacht. Zum Einen wollten wir die schöne Altstadt besichtigen, zum Andern brauchten wir eine neue Autobatterie. Die alte Batterie hatten wir am Vortag durch Einstellen des Kühlschranks auf Stufe "Freezer" so entladen, dass sie sich partout nicht mehr aufladen liess. Mit Hilfe eines freundlichen Taxifahrer schafften wir es jedoch, in kürzester Zeit eine neue Batterie zu beschaffen. Der Einbau war rasch erledigt und weiter ging die Kanalfahrt.

Mittlerweilen hatten wir eine Fernbedienung für die Schleuse erhalten. Sobald man in die Nähe der Schleuse kam, konnte man sich damit anmelden. Die Schleuse wird wie von Geisterhand gesteuert vorbereitet und man konnte einfahren. Sobald in der Schleuse alles klar war, gab man wieder ein Signal und die Schliessung begann.

Bei Thoraie durchfahren wir wieder einen Tunnel und hofften am folgenden Anlegeponton festmachen zu können. Doch 50 cm vor dem Ponton war die Wassertiefe wieder zu gering. Einen Anker seitwärts ausbringen konnten wir nicht, da wir sonst den Kanal versperrt hätten. Zum Weiterfahren verspürten wir auch keine Lust. Wir entschieden uns für eine weitere Übernachtung in der Schleuse. Allerdings mussten wir uns noch bis 19:00 Uhr gedulden da dann der Schleusenmechanismus ausschaltet. Zum Festmachen des Bootes während der Wartezeit bastelten wir halt etwas bis es Zeit wurde die Schleuse zu beziehen. Unser Boot lag am Morgen noch fest angebunden in der Schleuse als - oh Schreck- diese automatisch ihr Morgenprogramm startete, und zu sinken begann (Schleusenhub 4 m!). Glücklicherweise waren wir bereits aufgestanden und bemerkten die Veränderung sofort, sodass wir rechtzeitig die Leinen lösen konnten. Nach einigen Minuten war die Panik überstanden und wir schleusten talwärts als wäre nichts geschehen.

Unsere nächste längerer Haltestation war Dole. Wir erreichten den Sporthafen am 13. Juli. Erfreut das wir fast das einzige Boot im Hafen sind, hatten wir bei kräftigem Seitenwind angelegt. Als wir fertig und zufrieden mit unserer Arbeit waren, bekamen wir Besuch von zwei netten Franzosen. Sie begrüßten uns freundlichen und entschuldigten sich für die Störung. Sie erklärten uns weiter, dass es nicht erlaubt sei heute Nacht im

Hafen zu übernachtem, da unmittelbar hinter dem Anlegeponton das grosse 14. Juli Feuerwerk abgebrannt würde. Nun hiess es wieder Leinen los und ein neues Plätzchen finden. Da nicht nur wir sondern etliche andere Boote auch davon betroffen waren, war zur Fantasie gefragt. Wir entschieden uns als das Äusserste Boot an drei Boote anzuhängen. Vor hatten wir nichts mitbekommen da wir es vorzogen in der "Vieux Moulin" ein feines Abend Dole ist ein wirklich schönes Städtchen und ihr Ehrenbürger Louis Pasteur, der in Dole geboren wurde, war allgegenwärtig.



t
l.

Nun konnten wir auch das Tempo unseres Motors erhöhen, was allerdings zur Folge hatte, dass auch der Ölverbrauch anstieg. In Macon musste darum neues Oel eingefüllt werden. Da die Pflege eines Schiffsdiesel ein wenig anders ist als die eines Autos, wurde gleich ein ganzer Ölwechsel durchgeführt. Am Rande bemerkt: es war Freitagabend 9 Uhr als wir zur Tat schritten.

Frisch geschmiert wurde die nächste Tagesetappe in Angriff genommen. Ziel war der Zusammenfluss der Saone mit der Rhone oder einfach gesagt, Lyon. Die Einfahrt in Lyon mit all den alten Häusern, der Kathedrale die hoch über der Stadt thront, gefiel uns sehr. Dennoch war der Drang in Richtung Süden weiterzuziehen grösser als ein paar Tage in Lyon zu verbringen. Nach der erfolgreichen Bewältigung der 115. Schleuse hatten wir den Rhein-Rhone Kanal gemeistert und bogen in die Saone ein. Von nun an war weder Tiefgang noch Brückendurchfahrtshöhen ein Thema, sondern die vielen Sportboote welche aus den unterschiedlichsten Kanälen nach St. Jean de Losne kamen. Immer wieder staunten wir ob der Grösse dieser Mietboote denn alle konnten "sans Permis", also ohne Fahrschein gefahren werden.



So gut uns die Einfahrt gefallen hatte, umso ernüchternder war der Süden der Stadt. Industrieanlagen die während mehreren Kilometern die Rhone säumten. Die Schleusen hatten die Dimensionen derjenigen des Rheins erreicht und die Hubhöhen betragen alle zwischen 10 - 23 Meter. Hatten wir auf dem Rhein-Rhone Kanal das Problem der geringen Wassertiefe um anzulegen, tauchte hier nun das Problem der zu wenigen



Festmachmöglichkeiten für Sportboote auf. Die Rhone wird primär von der Berufsschiffahrt befahren, und erst in zweiter Linie von den Plaisanciers (Sportbootfahrer). Somit mussten wir bis Valance durchfahren um endlich anlegen zu können. Das Wetter spielte den ganzen Tag verrückt und unser Sonnensegel wurde meist als Regenschutz für den/die Steuermann/frau verwendet. Der krönende Abschluss bildete sicherlich der abschliessende Hagelschauer als wir mitten im Anlegemanöver waren.



Auf der Weiterfahrt wurden wir von einem starken Mistral in den Süden getragen. Noch hatten wir meist gefallen an diesem Wind doch mit gemischten Gefühlen dachten wir daran wie es sein wird wenn der Mistral mit der gleichen Stärke in unsere Segel bläst. Keinen Gefallen hatten wir am Mistral jedoch vor der Schleuse von "Logis-Neuf". Er frischte auf etwa Windstärke 6 auf und im Vorbecken der Schleuse bildete sich ein richtiger Seegang. Dazu kam noch das die Schleuseneinfahrt neu ausgebaggert wurde was den Bewegungsraum um abzuwarten bis wir in die Schleuse einfahren konnten, massiv einschränkte. Eine Anlegemöglichkeit für Sportboote war nicht gegeben und zur

allgemeinen Freude teilte uns der Schleusenwärter mittels Funk mit, dass wir rund 40 Minuten zu warten hätten.

Endlich hatten wir es geschafft und unser Boot war an einem der Schwimmpoller in der Schleuse befestigt als es Zeit wurde für die nächste Überraschung. Der Wind hatte leicht gedreht was zur Folge hatte, dass unser Boot nicht angenehm an die Schleusenwand gedrückt, sondern in Richtung Schleusenmitte gezogen wurde. Die Arme wurden immer länger vom Halten der Leine und die Schleusentore wurden immer noch nicht

geschlossen. Bald wussten wir auch warum. Drei andere Sportboote näherten sich der Schleuse und somit wurde natürlich auch auf diese gewartet. Somit verstrichen weitere 15 Minuten bis es endlich los gehen konnte. 13.75 Meter wurden wir in die Tiefe geschleust und alle diejenigen die dachten das Tor würde sich im nächsten Augenblicken öffnen und die Schleuse sei geschafft, hatten sich tüchtig getäuscht. Wohl zog es das Tor in die Höhe aber man musste schon sehr gut hinschauen um eine Bewegung feststellen zu können.

Nach weiteren 10 Minuten war es endlich soweit und die Ampel schaltete auf grün. 1.5 Stunden, viel Kraft und Nerven hatten wir für diese Schleuse gebraucht.

Glücklicherweise war dies eine Ausnahme und wir wussten es liegen nur noch eine handvoll vor uns. Ein längerer Stop wurde in Avignon, unserer nächsten Station eingelegt. Gleich hinter der abgesägten Brücke (Pont Benezet) befand sich der Sportboothafen, und somit war es nur ein paar Schritte vom Boot zum Papstpalast. Es herrschte ein reges Treiben da abgesehen von den Sommerferien auch noch das alljährliche Avignon Festival statt fand. Künstlergruppen versuchten einem die Eine oder Andere Vorführung schmackhaft zu machen doch bei uns hatten sie weniger Erfolg. Wir genossen das rege Leben und besichtigten den Papstpalast. Einen eintägigen Ausflug mit einem Mietwagen nach L'Isle sur la Source, Fontaine-de-Vaucluse und Gorde bildete der Abschluss unseres Avignon Aufenthaltes.



Noch rund 40 km. trennten uns von Port-St. Louis und dem Meer. Ein wenig monoton spulten wir diese Kilometer ab und umso grösser war die Freude als wir die letzte Schleuse vor uns sahen. Ob dies nun eine Schleuse war oder nicht und ob wir hinauf oder hinunter geschleust wurden wissen wir bis jetzt immer noch nicht. Es kam uns nur so vor als würden wir von der Rhone in das Meer fahren, und um zu verhindern das Salzwasser ins Süsswasser gelangt hat man zwei Tore hingestellt. Uns war es egal denn es lagen nur noch 5sm vor uns bis wir in Port Napoleon festmachen konnten.

Port Napoleon gehört nicht in die Kategorie der gemütlichen Mittelmeerhäfen wo das Bistro gleich um die Ecke ist. Es ist vielmehr einer dieser Häfen wo Sportboote überholt oder instandgestellt werden. Viele Segler wählen den Hafen auch als Ausgangs- oder Endpunkt von einer längeren Reise. Auch für uns war nicht Entspannen sondern Arbeiten angesagt. Der Mast wurde gestellt und das Rigg korrekt gespannt. Wohl wurden einige dieser Arbeiten von Fachleuten ausgeführt, aber diese musste man erst dazubringen für einem die Arbeit so rasch als möglich zu erledigen. Am Boot wurde wieder ein wenig gewerkelt und geputzt, und als letzter grosser Task wurde das Boot nochmals aus dem Wasser gehievt um den Fäkalientank zu entfernen.



Punkt 18:30 Uhr war unsere Dschinni wieder im Wasser und auf dem Weg zu ihrem Liegeplatz.

Am nächsten Tag war es dann endlich soweit, beim Probetörn durfte getestet werden ob der Mast und die Segel in Ordnung sind.

Alles Bestens... , morgen Sonntag 4. August stechen wir in See!