

# Gennem bløde bakker, floddale og århundreders kulturhistorie



Dagbogsnotater fra en forårstur ad den 242 km lange Canal de Bourgogne  
med de 189 sluser

Saint-Florentin den 7. april 2022.

Vi kom fra Danmark i går. Vi er tidligt afsted i år.

Vejret er virkelig dårligt. Udvendig er båden våd og møgbeskidt, men indvendig er den tør og indbydende. Flagmasten er sat, og jeg har været ved bageren.





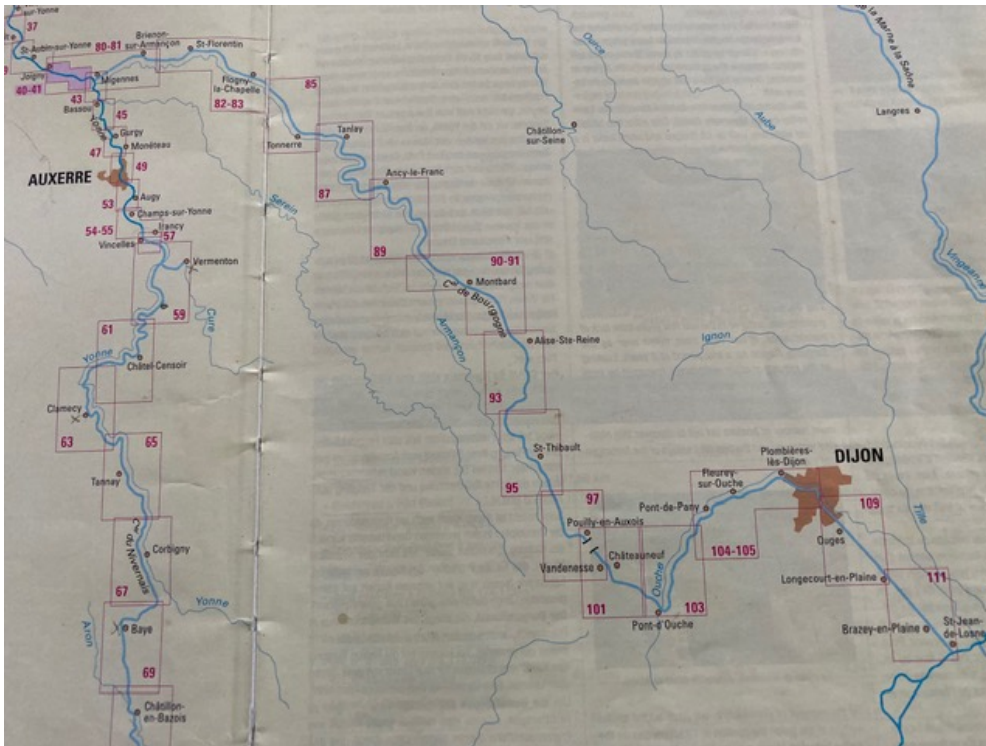
Lørdag d. 9. april.

Vejret er gråt, vådt og blæsende, men hvad gør det, når der den kommende uge er udsigt til lunt og solrigt vejr. Vi arbejder på at gøre det gode skib klar til nye eventyr. Utrolige mængder sand er fjernet, alle systemer er afprøvet, der er købt mad, diesel og gas, og der er plantet hornviol i altankasserne.



Søndag d. 10. april.

Så kom solen, og i morgen tidlig er det afgang. Det bliver også i solskin og efterhånden 20 grader. Vi sejler ad Canal de Bourgogne fra Saint-Florentin til Saint-Jean de Losne. Det vil sige, at vi ser frem til 223 km og 174 sluser. Det bliver en tur i en kulturhistorisk perle gennem nogle af Bourgognes allersmukkeste landskaber. Vi ved det, for vi har prøvet det før. I 2016 sejlede vi nemlig turen den modsatte vej.



Kanalen begynder ikke i Saint-Florentin, men 19 km og 7 sluser mod vest i Laroche-Migennes, hvor man sejler ind fra Yonne-floden, som er Seinens største biflod. Den del af kanalen har vi sejlet mange gange på vej til og fra Canal du Nivernais, Seinen, Paris osv. Det går mest ligeud, og der sker ikke så meget, men mellem Migennes og Briennon-sur-Armançon, er vandet altid så klart, at det føles som at sejle i et akvarium. Der er et mylder af fisk at se på.

Mandag d. 11.april

Søndag bød på årets første pain au raisins og årets første glas rosé i stævnen.



I morges lattede vi. Vi har været spændte på, hvordan turen vil forløbe, da der er store problemer med grøde/planter i vandet. Vi skulle i slusen kl. 9.00 efter hotelskibet C'est la Vie. Også i kanaler viger lyst for brød, men de havde tilbudt, at vi kunne overhale efter anden sluse, så vi ikke skulle vente ved hver sluse. De sejler tilmed meget langsomt. Vi fik dem aldrig overhalet, for da vi havde muligheden, var der så megen grøde, at vi selv havde problemer med at holde fart i båden gennem "grønkålen". Fra pk 31 til pk 37 var det virkelig slemt. Vi ligger i Tonnerre, som har et par

obligatoriske seværdigheder. Det er Hospitalet, en stor gammel bygning med en imponerende tagkonstruktion i træ, og Fosse-Dionne, et vaskehus bygget omkring et stort kildevæld med en azurblå farve, som man tror er løgn. Lige nord for Tonnerre omkring Épineuil ligger et fint lille vinområde, som vi tidligere har frekventeret. Det bliver ikke til besøg denne gang.



Tirsdag d. 12. april.

I morges var det køligt, men her i eftermiddag er varmen kommet. Vi ligger i en meget fin lille by, som hedder Tanlay. På den anden side af bassinet ligger der to hotelskibe. De er utroligt nymalede og renskurede, men vi oplever, at Mary fremkalder mange smil og komplimenter. I byen er der foruden et smukt slot en gammel fin butik, som foruden førsteklasses kødvarer også har lokale vine m.m.



Onsdag d. 13. april.

Igennem 1800 tallet og den første halvdel af 1900 tallet var aktiviteten på kanalen intens. Mellem Tanlay og Ravières løber den gennem et område med betydelige forekomster af kalk, kalksten og gips. Kanalens bygning gjorde det muligt at udnytte disse forekomster i et helt nyt omfang. Det er stadig tydeligt, selvom de tunglastede penicher er forsvundet.



Torsdag d. 14. april.

Vi sidder og ser på, at træerne springer ud i Ravières. En anden plante bringer en helt anden historie. Den hedder myriophylles og stammer fra Amerika. Den er invasiv og truer bogstavelig talt det franske kanalsystem. Den vokser hurtigt og vikler sig ind i bådenes skruer og rør. Alt, der flyder i vandet, samler sig ved sluserne, og de arme slusevagter kæmper en fortvivlet kamp for at kunne få portene op og i. Vi er spændte på den videre færd. I skumringen holder frøerne koncert. I dagens løb ser vi enkelte af dem i grøn festdragt.





Fredag den 15. april.

Vi har været på cykeltur for at se det fine chateau Ancy-le-Franc. Trækstien langs kanalen er den perfekte cykelsti. På hjemvejen gør vi holdt ved Le Bistro du Canal, som er indrettet i et af de huse, som er bygget til slusevagten og ligger ved hver eneste sluse. Frankrig har i tidens løb haft mange krigsenker. Dem har man tilbudt beskæftigelse som ledvogtere og slusevagter. Så fik de en

beskeden betaling og et hus at bo i. I dag er de fleste af husene solgt til mennesker uden beskæftigelse ved kanalerne. Som denne lille hyggelige bistro for eksempel.



Lørdag d. 16. april.

Vi elsker morgener. En forårmorgen i krystalklart solskin gennem de første par sluser på vej til Montbard.



Mandag d. 18. april.

Da Canal de Bourgogne åbnede i 1832, blev det endelig muligt sejle fra Middelhavet og Sydfrankrig til Paris og Atlanterhavet med tunglastede pramme. Planerne havde man haft siden 1500 tallet. Problemet var, at vejen over vandskellet mellem Rohne-dalen og Seine-dalen var lang og med en højdeforskel på 300 m. Vi ligger nu i Venarey-les-Laumes og er i løbet af 85 km og 51 sluser kommet 140 m op. I morgen og i overmorgen skal vi på kun 14 km og 40 sluser 100 m op.



Tirsdag d. 19. april.

I formiddag 13 sluser på 3 timer. I eftermiddag 16 sluser 2½ time. Dermed har vi løftet Mary 80 m op i dag. Alle Canal de Bourgognes sluser er betjente. Langt de fleste med ren muskelkraft. Slusevagterne med deres knallerter eller små varebiler bliver derfor en vigtig del af vores rejse. En dag med mange sluser, men også en dag gennem Bourgognes store bløde bakker med hvide charolais-køer. Vi ligger i en lille landsby midt i skønheden. Den hedder Marigny-le-Cahouët.





Onsdag d. 20. april.

Efter 14 sluser er vi i Pont Royal. Det er en hyggelig lille samling huse med en fin havn, som oprindeligt er bygget til indskibning af landbrugsvarer. Overalt i Bourgogne er der drysset små landsbyer, som alle har en meget gammel kirke. En af de mere specielle ligger i Saint-Thibault. Det er en klosterkirke, og den er ikke stor i grundplanen. Til gengæld tårner koret sig op i landskabet, og indvendig er det næsten absurd høje rum betagende i sin lysende lethed. De kunne noget i 1300-tallet.



Torsdag d. 21. april

Når man som her sejler opad og skal nå pullerten med linen, er en almindelig bådshage ofte ikke lang nok, og Kirsten har mange gange kravlet op af lejderen i slusen. I år er det slut med det, idet vi har anskaffet en 4 m lang kulfiberfiskestang, som nu bruges til formålet.



Efter de sidste 13 sluser opad er vi nået til Pouilly-en-Auxois. Der er ikke meget trængsel her. Indtil videre har vi i alt mødt 10 både siden Saint-Florentin. Her ligger vi helt alene i havnen, og vi måtte sætte en masse mennesker i sving for at få vand og strøm. Vi har nu nået toppen. 136 km, 106 sluser og 290 meter opad siden St-Florentin.





Fredag d. 22. april.

Vi har brug for en dag til praktiske opgaver. Indkøb og tøjvask. Vi var heldige, for det bedste bageri vi har mødt på denne tur, har kun åbent en gang om ugen for salg til private, og det var i dag! Pain au levain, naturellement!



Vask klares let her i Frankrig. Ved mange supermarkeder er der et Laverie REVOLUTION 24/24. Så kan man klare vasken, mens man handler.



Vi skal også hente dieselolie. Den store 220 l tank, som var i båden da vi købte den, har vi efter gentagne problemer med dieselpest udskiftet med en mindre på 70 l. Den kan let tømmes og rengøres, og indholdet, som kan være af vekslende kvalitet, bliver sjældent gammelt. Vi har set tankanlæg på havne, hvorfra jeg ikke ville være tryk ved at få 200 l ombord fra, da det har været tydeligt, at der ikke tankes særligt tit. I stedet har vi to jerrycans og en trillevogn, og så tankes der ved supermarkedet, hvor dieselolien altid er frisk. Til oplysning bruger vi ved sejlads på kanalerne 1 til 1½ l i timen. På floderne op til 2½.



Lørdag d. 23. april.

Så er vandskellet mellem Seine-dalen og Rhône-dalen passeret. Det sker gennem den 3,3 km lange tunnel. Den er lidt trang, for der er ingen træksti langs siden, og belysningen er sparsom og uregelmæssig. For at få lov til at passere, kontrollerer VNF-personalet inden afsejling, at man har redningsveste, ildslukkere og fast projektør. Man skriver under på et dokument, og man får en walkie-talkie med, som man kommunikerer i undervejs. I begge ender har de også en redningsbåd, som kan komme til hjælp om nødvendigt.

I de første mange år efter kanalens åbning blev de tunge pramme knoklet igennem med muskelkraft. Det kunne tage 8-10 timer. Senere fik man bugserbåde med kædetræk. De første var med damp, hvilket afstedkom store helbredsproblemer og efter sigende dødsfald. Senere med el. Vi brugte 25 min. på gennemsejlingen. Og så er vi ude på den anden side.

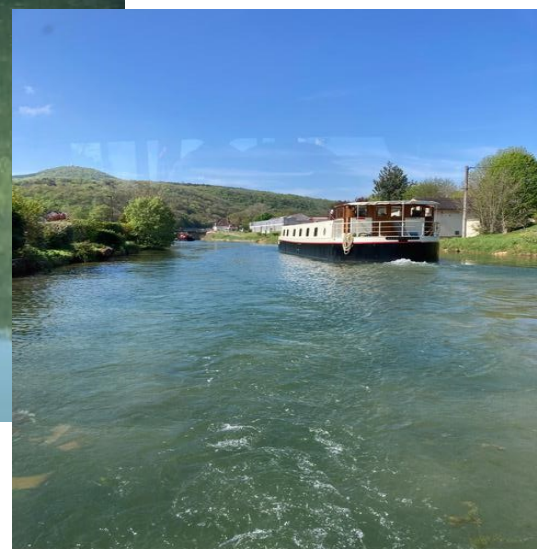
Søndag d. 24. april.

Her på den anden side ændrer tingene karakter. Vi skal sluse nedad, 76 sluser og 199 højdemeter til Saône-floden. 8 sluser efter tunnelen fortøjer vi i Vandenesse. Herfra kan vi tage billedet, som findes på talrige turistbrochurer. Det er udsigten mod den spektakulære middelalderborg Châteauneuf-en-Auxois. Den er blevet flittigt brugt til filmoptagelser med riddere og andre middelalder-sager og er med den lille by omkring sig absolut et besøg værd. Vi spadserer fra Vandenesse. Undervejs hører vi flere sydlig nattergale.



Onsdag d. 27. april.

Fra Pont d'Ouche følger kanalen den meget grønne og smukke Ouche-dal til Dijon. Det er den mest trafikerede del af Canal de Bourgogne, og med god grund. Gennem tætte slyngninger langs dalens skovklædte sider møder man små maleriske landsbyer og ind imellem grønne enge. Der er ikke så mange indkøbsmuligheder undervejs, og vand og strøm findes kun et par steder, så hvis man vil tage sig god tid i Ouche-dalen, skal man sørge for at "fylde op", når mulighederne er der. Gennem Ouche-dalen overnatter vi indtil Dijon i Pont d'Ouche, sluse 34 og Fleurey-sur-Ouche. VNF mangler i disse dage folk. De er kun to mand til at betjene to hotelskibe og 6-7 private både i begge retninger. Det giver lidt ventetid ind imellem. Vi tog en lille lur i en middagspause afholdt i en sluse. Da slusevagten kom, blev vi vækket af, at han bankede på og venligt spurgte, om vi var klar til videre sejlads.



Og så nåede vi Dijon, - dumpet ned fra det franske bøh-land som vi holder så meget af, til en stor by, hvor vi overnatter i byparken. Det er helt mærkeligt med så mange mennesker omkring sig. Sidst vi var her, gjorde vi den smukke og meget seværdige by - sennepshovedstaden. Denne gang nøjes vi med det helt nære. Vi går tur rundt om havnen. Langs kanalerne er der mange hejrer, og her midt i havnebassinet er der en grøn vild ø, hvor hejrerne yngler. Man ser dem komme flyvende med meterlange grene i næbbet til redebyggeriet og undrer sig over, hvordan de får dem bakset på plads. Overalt er der også gæs og blichøns med unger. I morgen begynder vi på den sidste etape af Canal de Bourgogne. 28 km og 21 sluser over flodsletten i Saône-dalen. Ikke den mest spændende tur, men solen vil skinne hele dagen.



Torsdag d. 28 april.

Det blev en lang dag. Det er gået ligeud hele dagen gennem det ret flade landbrugsland. En del af vejen har vi haft udsigt til Côte d'Or, hvor de allerdyreste Bourgognevine kommer fra. Området er klassificeret som verdensarv. Efter at have haft det meste af Canal de Bourgogne for os selv, var der pludseligt noget, der lignede trængsel. Vi var tre en halv båd i sluserne. Den halve var en lille bugserbåd, som skubbede en motor-havareret båd foran sig. På de smalle vandveje dur det ikke at slæbe, det kan man slet ikke kontrollere. Vi mødte også et par hotelskibe. Men det var nu meget hyggeligt, og solen har skinnet fra en skyfri himmel, og nu ligger vi ved kanalkanten i Saint-Jean-de-Losne, som er et knudepunkt for sejladsen på de franske vandveje. I morgen tager vi den sidste af de 21 sluser og sejler ud i Saône-floden.



Fredag d. 29. april.

Når man sejler ind i Canal de Bourgogne fra Yonne-floden, sker det gennem den 5m høje sluse i Laroche-Migennes. Det er nogle store porte, man skal passere. Det skal man også, når man sejler ud i Saône-floden i den anden ende gennem den ligeså høje sluse i Saint-Jean-de-Losne.







At sejle hele turen på en gang er på flere måder en anden oplevelse, end hvis man besøger de smukke steder ved at sejle ind og ud fra enderne. Oplevelsen ved at sejle op ad den ene side og ned ad den anden er intens. Ikke mindst fordi landskabet er så forskelligt. De store åbne Bourgogne-bakker på vestsiden afløses efter tunnelen af den snævre, idylliske Ouche-dal. At sejle turen på denne årstid tilføjede endnu en dimension, idet vi fulgte løvspringet undervejs. Da vi ankom til Saint-Florentin, stod de fleste træer stadig nøgne, og da vi sejlede gennem Ouche-dalen, var det efterhånden grønt over det hele.

Vi brugte 19 dage, hvoraf de 3 var overliggedage, og vi har sejlet godt og vel 4 timer om dagen i gennemsnit.

Canal de Bourgognes fremtid er imidlertid usikker. Truslen fra de invasive planter handler i virkeligheden om store dele af det franske kanalnet, og der arbejdes hektisk for at finde løsninger. En anden trussel angår vedligeholdelsen af brinkerne. De er mange steder utætte, hvilket resulterer i sænkning af vandstanden, og det begrænser trafikken. Ikke mindst med de store både som hotelskibene. Med mindre trafik falder legitimiteten af de meget store udgifter til vedligeholdelsen. Man skal huske, at der i Frankrig er 6000 km kanaler at vedligeholde. Canal de Bourgogne er særlig udsat, for trafikken over toppen ad de tætte slusestrapper i mange år ikke har været særlig intens, men den kulturhistoriske perle, som kanalen er, vil man meget nødig opgive. Der investeres allerede i nye sluseporte, og der er blevet talt om investering af milliardbeløb i renovering af hele kanalen, men 242 km er langt, og hvad fremtiden kommer til at vise, er usikkert.

Fakta:



Båden: Udfaset udlejningsbåd af typen Penichette 1107 fra firmaet Locaboat. Den er bygget i glasfiber i 1988 og er 11m lang. Motoren er en 37 hk Nanni (Kubota). Vi købte den i efteråret 2012 i Frankrig, og vi har renoveret en del på den siden. I 5 af de sidste 6 år har den haft vinterhavn i Saint-Florentin.

Besætningen: Kirsten og Sven. Vi har sejlet sejlbåd i hjemlige farvande i mange år, og vores turbåde har alle heddet Mary. Flodbåden hedder "Le bon navire Mary" (Det gode skib Mary.) Vi forlod begge arbejdsmarkedet i 2017, og tilstræber at være ombord 3-4 måneder om året af to omgange. Vi elsker det langsomme liv på de franske vandveje, og kan nogle gange blive hængende de dejlige steder vi kommer. Så kan det være nødvendigt at give sig selv et lille skub mod nye eventyr.

