

# SYDPÅ IGEN

## Gennem floder og kanaler til Middelhavet.

VILDGÅS' TUR 2007.



*Aften på Canal de la Marne a la Sône(Canal entre Champagne et Bourgogne)*

**Ove V Hansen**  
Oktober 2007.

## **Indledning.**

Som sædvanlig talte vi i denne vinter om at sejle til Finland og de baltiske lande, men så skulle skipperen som sædvanlig ud og holde nogle seminarer for Dansk Sejlunion om at sejle på europæiske floder og kanaler, og han skulle også skrive en artikel om at "Prøv noget nyt med båden i år" til Sejlunionens blad SEJLER. Det ene med det andet gjorde, at vi igen måtte have rejsemålet op til nyvurdering. Sidste år var vi jo undervejs til Middelhavet, men p.gr.a. vandstanden i kanalerne over Vogeserne nåede vi ikke dertil, men måtte "nøjes" med en tur rundt om Luxembourg.

Hvis vi nu lettede lidt tidligere på året, burde vandstanden da være ok? Godt nok havde det været en meget tør vinter, men et studium af de franske kanalmyndigheders hjemmeside ([www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)) viste, at vandstanden stort set var tilfredsstillende, om end man var noget opmærksomme på lav vandstand i nogle reservoirer til nogle kanaler. Som bekendt skulle det senere vise sig, at manglende vand i den del af Europa vi skulle igennem, ville blive vores mindste problem, men vi skal jo være forudseende og undersøge forholdene på forhånd. Samtaler med de hyggelige sejlere vi mødte på seminarerne og andre steder gav mere inspiration, så vi besluttede, at vi måtte af sted igen, og den 2. maj lettede vi fra Roskilde på årsdagen for vores første tur sydpå i 1998. Det har været 9 dejlige år, hvor vi har sejlet mere end 25.000 sømil, og nu skal vi af sted igen på den 10-ende langtur som pensionister. Nedenstående er redigerede rejsebrev, som vi har sendt hjem til familie og venner. Båden er VILDGÅS, vores Finnsailer 34, som er 10,40 m lang, 3,45 m bred og den har en dybgang på 1,7 m i ferskvand og med langfartsudstyr ombord.

Der er ikke vist kort over vores ruter. Interesserede sejlere kan finde meget detaljerede oplysninger i artiklen "*Fra Østersøen til Middelhavet*" på Danske Bådejeres hjemmeside [www.danskebaadejere.dk/sejlads/udland/kanaler](http://www.danskebaadejere.dk/sejlads/udland/kanaler), hvor der også er oplysninger om litteratur, kort, udrustning osv. I øvrigt er lokaliteterne vist på de alm. landevejskort over Europa.

## **Til Travemünde**

Søndag den 13. maj kom VILDGÅS frem til Böbs Werft i Travemünde, hvor vi skal til at rigge om til flod og kanalbåd midt i maj. Vi har haft en lidt speciel tur, hvor vi først havde nogle dage fra onsdag til søndag i sidste uge med ekstremt flot vejr, hvor vi havde marsvinene springende omkring båden over Kattegat og ned i Lillebælt. Vi var inde og hygge os en aften i Ballen, hvor der kom forbavsende mange både ind. Så gik det videre til Bogense, hvor vi var sammen med sejlervennerne Birgit og Arne, som vi sejlede sammen med en del af turen fra Grækenland og hjem i 2003. Der var meget at tale om, og det var spændende at se deres resultat af istandsættelsen af MELLISSA. Den er blevet utrolig flot efter, at Arne har fået taget fat i den.

Lørdag var det tæt tåge, så vi kom først ret sent af sted til Middelfart, hvor vi have aftalt at mødes med Therese og Karl. Det blev til 5 hyggelige dage med en masse vind, regn og kulde, men det gik da fint endda. Vi fik lavet nogle småreparationer på sejlene, fik også besøg af Lis og Finn fra BEMMER, som ikke kan komme af sted i år p.gr.a. Finns gebrækkeligheder i ryg og ben. Vi fik fejret Bodils fødselsdag sammen med Therese og Karl. Endelig fredag lettede vejret så meget, at vi kunne lette, så tog vi direkte derfra til Marstal, hvor vi lige fik besøgt familien der om aftenen. En kort tur til Bagenkop, Bodil skal røre ved sin fødeø før vi tager sydover! Der var der også mulighed for at få vasket tøj. Det er gratis at bruge havnens vaskemaskiner, og havnemanden mente ikke, at VILDGÅS er mere end 9.99 m! Han skulle heldigvis ikke se papirer. I Bagenkop er der også Netkafe mm, som er gratis for sejlerne, når de har betalt havnepenge. Der er en fin Brugs lige ved

siden af havnen, så vi var gerne blevet nogle flere dage, hvis ikke det havde været så fint sejlvejr den 13. maj.

Da vi var ved at hale ud fra pladsen, kom der pludselig 2 nordmænd fra en stor sejlboat. De ville gerne købe søkort fra Bagenkop til Norge, og de ville meget gerne betale en høj pris for dem. Deres elektronik var gået ned, så de havde ingen kort. Vi havde ikke tid til at hjælpe dem og heller ikke lyst, selvom vore kort nok trænger til en fornyelse, de nyeste er da 20 år gamle, men de er da blevet rettet til husbehov. I øvrigt er det lov, at man skal have alm. søkort ombord, elektronik er kun et hjælpemiddel. Da vi passerede deres boat på vejen ud, var der hverken navn eller hjemhavn på den. Gad vide, hvor de har stjålet den?

Vi havde egentlig ikke lyst til at sejle så langt i dag, men så blev der igen truet med dårligt vejr de næste dage, så vi valgte at sejle de godt 60 sømil direkte hertil. Skipperen havde glædet sig til en dejlig sejl tur med begge sejl oppe, men vinden var direkte i næsen, mens der var noget af den. Ca 10 sømil syd for Langeland døde den og resten af vejen blev nærmest havblik.

Vi har fået vores ”sædvanlige” plads ved kajen hos Böbs, og så må vi se at få rigget om i morgen eller tirsdag afhængig af vejret og travlheden på værftet. I aften har vi kunnet sidde og nyde den fantastiske trafik i havnen her, samtidig med at der også blev tid til lidt snak med andre sejlere.

## **Rhinen nået**

Straks næste morgen kom der et par mand fra værftet, og de løftede masten af, så vi kunne få den klædt af for vant og stag, stuvet dem nede om læ og lagt masten på plads på dens støtter på dækket.. Det gik fint. Bodil fik handlet, mens jeg gjorde søklar og efter et par travle dage gik det videre sydpå ad kendte veje til Mölln og Lauenburg, hvor vi benyttede en dag med rigtig dårligt vejr til lidt afslapning. Den ene aften var vi oppe på den lokale havnekro og spise. Havnemanden er også den helt store kok, han lavede den fineste entrecôte til os, som vi længe har fået, og samtidig fik vi hyggesludder med havnemanden og hans søde tyrkiske kone. Det er et dejligt sted der, og der kommer vi altid gerne igen.

Turen ad Elbe Seiten Kanal gennem først den store skibselevator ved Lüneburg og senere slusen ved Uelsen gik fint. Det er jo noget af en oplevelse. I skibselevatoren sejler vi ind i et af de to store badekar med hver 11.000 kbm vand og bliver løftet 33 m op i vejret. I Uelsen er der en af de rigtig store skibssluser på ca 200 x 12 m, der bliver vi løftet yderligere ca 25 m op, det kræver bare 53.000 kbm vand at klare det løft. For os er det ret simpelt, fordi der er flydepullerter i slusekammerets væg, så vi skal bare gøre fast til en af dem, så glider vi med vandet op. Efter Uelsen har vi et yndlingssted ved Bad Bodenteich, som er en af de små kurbyer på Lüneburger Heide. Det er et meget skønt sted, selv om det virker som om alle Tysklands fluer holder årskongres netop der. Der er to store supermarkeder mindre end 500 m fra kajen, så vi fik naturligvis købt godt ind, og Bodil fik købt den sædvanlige forsyning af solbluser i forretningen ved siden af. Om aftenen blev vi gode venner med besætningen på en ”skubberboat”, som var undervejs med 4 pramme med slam, der var gravet op fra kanalen længere oppe. De var alle østtyskere, maskinmanden er fra Rügen, og han kom først over og skulle snakke. Han kendte udmærket Roskilde, og han fortalte om vores Domkor, som havde været på besøg på Rügen i slutningen af DDR tiden. Det havde Røboerne talt meget om siden. Rügen hørte jo til Roskilde Stift i nogle hundrede år efter Valdemar den Stores og Absalons erobring af stedet, og det er stadig en væsentlig del af deres historie.

I Heidanger ved Braunschweig blev vi stærkt forstyrret af fuglesangen lige som ved Bad Bodenteich. Det er altså en dejlig oplevelse aften og tidlig morgen, og sådan har det faktisk været hele vejen hidtil. I Heidanger er det dog extra voldsomt, fordi vi ligger på en skovsø, havnen er anlagt i en gammel grusgrav, som så er plantet til med dejlige træer og buske, en del af dem er tropiske og subtropiske, som naturligtvis bliver stillet i væksthuse vinteren over. Så videre ad Mittelland Kanal til Hannover, hvor vi igen måtte have en slapperdag for at gense byen, hvor vi og især skipperen jo har været så meget før. Marineforeningens havn er ved at blive sat i stand, der kommer nye brodæk på alle broer – de gamle var nu heller ikke for gode – der er bedre toiletfaciliteter i klublægeren, nu også med vaskemaskine. Havnemandens dieselolie er lidt billigere end andre steder, kun €1.27! Det er snart en dyr fornøjelse at sejle, men dieselolie har jo altid været dyr i Tyskland i forhold til andre lande.

Mindens klubhavn har vi dejlige minder fra, og vi blev lige så fint modtaget i år, men det var nu ikke deres egentlige grill aften, som vi oplevede sidste år. Alligevel var der igen lejlighed til hyggesnak med andre sejlere, der ligesom vi er undervejs sydover.

I vestenden af Mittellandkanal plejer vi at være inde i Marina Recke, men der var ikke plads i herberget, så vi fortsatte til en gammel kanalarm i Pusselbüren nogle km vestligere. Der var usandsynlig hyggeligt. Det var damen i Recke, der sagde, at vi kunne gå derind. Vi var lidt tøvende, for det lignede mest af alt en industrihavn med en godsbanegård, det er det også, men der er også en dejlig kaj til småfartøjer, der lå allerede nogle tyske motorbåde, og deres besætninger havde travlt med sundowner og at få gang i grillen. Igen et sted, hvor støjen fra fuglene var overvældende, dog afbrudt af støj fra godsbanen overfor.

Efter et kort ophold i Münster gik det videre syd over ad Dortmund Ems Kanal. Den er på mange steder blevet udvidet til en meget bred kanal, og der er også en fantastisk trafik. De udvidede strækninger kaldes nu "ausgebaute Strecken". Vi fandt et andet navn til en del motorbåde. Det er blevet almindeligt at motorbåde både har styrehus og en såkaldt flying bridge, hvorfra man kan styre båden og opholde sig i godt vejr. I de senere år er man så begyndt at sætte kalecher på Flying Bridgen, som så er helt indelukket. Det ligner tit et tre etagers hønsehuse, så i VILDGÅS sprog hedder de nu "aufgebaute" både. Vi morer os også over tyskerne forskellige udtryk. Der er jo ingen grund til at gøre sproget let og ubesværet, når det kan gøres tungt, sådan er det i hvert fald her. Bodils hidtidige yndlingsudtryk er "Strompolizeilig gesperrt", som bruges ved nogle anløbspladser, der er reserveret myndighederne. På vhf radioen hedder en broadcast meddelelse en "Durchsage", og vi hører tit bemærkningen Ende der Durchsage efter meddelelser fra flodmyndighederne. Man kunne såmænd samle en hel ordbog over den slags, men hovedsagen er, at tyskerne åbenbart kan lide den slags og så må det jo være deres sag.

Efter Münster og DEK er der bare Wesel-Datteln-Kanalen tilbage til Rhinen. Der er 6 sluser, og der var kun ventetid ved de 2, alle de andre var klar da vi kom. Dejligt. Så er der 3 km ad Rhinen og vi er fremme i Wesels lystbådehavn her på Rhinen. Vejret skiftede i nat med en gang styrtregn, og det skulle nu til at blive køligere og mere blæsende igen. Vi er jo på vej mod Frankrig, og der er vejret normalt lunt og godt. Bare de ikke får for meget af varmen, før vi kommer, de må gerne gemme vandet i kanalerne til os også, så det ikke går som sidste år, hvor vi ikke kunne komme over Vogeserne p.gr.a. vandmangel. Bare vi slipper vel ned til Nijmegen i morgen, går det nok for os. Det er ingen spøg at sejle medstrøms med frisk modvind. Det sætter en forfærdelig krapsø, og Rhinen er urolig nok endda fra alle de passerende skibe.

## RHIN TUR

Havnen i Wesel, lige nord for kanalen, hvor vi kom ud på Rhinen, ligger kun adskilt fra floden af et højt dige med store popler. Havnen er så stor, at dønninger fra passerende skibe ikke mærkes inde i havnen, men mens vi lå der kunne vi hele tiden høre den næsten konstante durren af motorer fra de passerende skibe, og sommetider kunne man endda mærke svage rystelser fra deres skruer gennem vandet. Der var som overalt en masse fugleliv omkring os, og der var sportslige aktiviteter som roning og kajakroning at se på.

Vi startede fra Wesel pinsemorgen i stille vejr med en god del regn. Det gav nogle nye oplevelser. Der er en underart af Homo Sapiens, som vi tidligere har omtalt i disse hilsener, nemlig *Piscatoren*, Det lyst-fiskende Menneske. Denne piscator er en modsætning til Det sportsfiskende Menneske, som med flue- eller spinnestang aktivt forsøger at overlister fiskene. Piscatoren er den passive fisker, der kaster sin snøre med madding ud og så sætter sig til at vente på, at noget måtte ske. Disse findes især ved havne og på de indre vandveje overalt langs bredderne og i noget, der lige kan flyde. Tit sidder de under en endog meget stor parasol, der også kan bruges som paraply, når det er nødvendigt. Langs de indre vandveje sidder de med deres meget lange stænger anbragt i kunstfærdige stativer med alarm klokker, således at piscatoren kan hengive sig til andre lyster, som at indtage et måltid med madame, som muligvis ikke fisker, da hun ofte ses siddende med en bog, eller liggende solbadende måske endda så fristende, at piscator lokkes til mere intime aktiviteter, skjult for den landlige omverden, men naturligvis fuldt synlige fra vandet. Piscator er normalt ikke opmærksom på den passerende skibstrafik, som åbenbart af ham betragtes som en del af de naturlige kulisser.

Piscators manglende forståelse for eksistensen af Homo Sapiens *Navigator* giver sig også udslag i, at han ofte er komplet uforstående overfor, at hans grej spærrer for Navigators fartøj sammen med en totalt manglende forståelse for, at skibe kun kan flyde, hvor vanddybden er stor nok. Desværre er det også der, hvor de største fisk også befinder sig. Derfor udvises der mange variationer af irritation, når Navigator bliver nødt til at kræve plads til fartøjet. Navigator er nemlig meget bange for at få en nylon fiskeline i skruen, hvorfra den kan arbejde sig ind i stævnrørslejet og på ingen tid ødelægge både aksel og leje.

Tilbage til Piscator. Pinsemorgen under udsejling fra Wesel havn var der mange af arten i aktion på dæmningen mellem havn og flod. Som nævnt var det silende regn, vi stod godt og tørt under vores kaleche, men Piscatores var i aktion med stangbatterierne, siddende i deres telte eller under de grønne paraplyer, der er en væsentlig del af deres udstyr. Et enkelt par lå i et lille, åbent telt, åbenbart sovende i soveposer godt dækket af et stykke klar plast. For os er dette et udtryk for den rene masochisme. Tænk at tilbringe pinsemorgen, hvor det har regnet i timevis liggende under et stykke afdækningsplast i silende regn og bare vente på, at en sulten brasen evt. bider på krogen. Hver sin lyst for sine penge.

I Frankrig, hvor man tager sine fritidsaktiviteter meget alvorligt, er lystfiskeri en meget stor "sportsgren", og der er der naturligvis undervisning for uindviede i at fiske, Ecole de Pesce. Vi ser ofte i weekends sådan en skole på udflugt, hvor grej og fiskekunst demonstreres for eleverne i praksis.

Ude på floden havde vi fornøjelsen af en ret stille dag, hvor trafikken ikke var særlig intens. Vi oplevede faktisk at sejle i en times tid uden at blive overhalet af nogen af det store skibe. Der var



enkelte modgående, og de satte selvfølgelig den sædvanlige hoppesø, så vi sad og frydede os over, hvor godt vi havde fået surret masten. Henad middag kom trafikken dog igen, og så fik vi den fulde fornøjelse af at sejle på et sted, hvor seks med- og modgående skibe havde sat hinanden stævne. Det gav noget rigtigt hopperi fra deres bov og hækbølger forstærket af fodens strøm, som på strækningen fra Wesel til Nijmegen var på omkring 3 – 3½ knob. Det giver hurtig fart henover grunden.

Langs hele vores tur stod, sad og lå Piscatores inde på bredden med deres grej, hvor må de være udholdende og optaget af deres sport. Der er spændende fisk som sandart i floden, men som oftest er det brasen og lignende, de fanger, hvis de overhovedet fanger noget.

Ved Nijmegen blev vejret bedre, og vi så endda solen gennem nogen tid, så vi gik omgående frem til slusen til Waal-Maas kanalen, den åbnede næsten med det samme, og så kom vi ind i dejligt roligt vand igen. 10 km sydligere gik vi ind på Maas, nu var der pludselig modstrøm på godt ½ knob, og der er stadig megen lægtertrafik op og ned ad floden.



Lægtertrafikken virker større i år, end vi har set den før. Det er utrolige mængder af gods der flyttes omkring. Vi møder mange store containerlægttere med last på vej til og fra Rotterdam. Det må jo være et tegn på, at det går helt godt med økonomien i Europa, og det kan vi da bare ønske at det vil fortsætte.

*Havnen i Gennep*

Et kort stykke vej oppe ad Maas kom vi frem til Gennep, hvor vi før har ligget i havnen hos sejlklubben W.V. Piesplas. Det er et gammelt grusgravsanlæg, hvor der nu er en betydelig trafik havn, et område til husbåde og så en mindre del til sejlklubben. Vi sejler frem til pontonanlægget, og oppe ved klubhuset ser vi havnemanden løbe ned ad diget til pontonen, hvor han kommer helt ud på bronokken for at hjælpe os frem til vores plads. Er han her ikke, er der skilte der viser, hvor der er ledigt. Vi får gjort fast, går stille op til havnekontoret. VILDGÅS? Ja, computeren frem og så kommer det ”Velkommen tilbage, I kender jo til det hele her.” Jo det gør vi, fakturaen udskrives, € 9,50 pr døgn. Incl. el og vand, gratis cykler til låns, når vi vil i byen og handle. Her er vaskemaskine, tumbler og vi kan bestille morgenbrød, som så ligger ombord ved ottetiden om morgenen. Der er mange hyggelige mennesker i de andre både, både lokale og gæster som vi, så der bliver snakket, og vi har det dejligt.

Opholdet i Gennep blev noget længere end planlagt. Der var spildt lidt smøreolie under motoren, da vi ankom, og da det var tiden for et olie- og filterskift, blev det gjort næste morgen. Efter ½ times sejlads viste det sig, at der kom nogen olie ud fra motorens agterkant. Vi returnerede og vores flinke havnemand bestilte omgående mekaniker, som kom et par dage senere. Han diagnosticerede efter nogen undersøgelse, det som skipperen allerede havde forestillet sig som den ubehageligste

mulighed, nemlig en utæt pakdåse. Det er ikke nogen stor sag at få sat en ny på, når bare den er her. Den blev bestilt hos Vetus, vores motorfabrik oppe i Schiedamm, som lovede at sende den omgående, men det hollandske postvæsen arbejder nu ikke bedre end lignende andre steder, så det blev weekend inden vi så noget til mekanikeren igen.

I mellemtiden havde vi besøg af klubkammeraterne Else og Leif i NORTH STAR hjemmefra, de er også på vej til Sydfrankrig, så vi fik vekslet nogle rygter. Opholdet i Gennep er nu ikke nogen straf, vi får ordnet småting og hygger os i den dejlige lille by. Til gengæld tog det lidt til tålmodigheden, at det skulle vare 8 dage før vi fik de bestilte stumper. Da de var monteret og motoren checket grundigt lattede vi, efter ½ time var den gal igen med lækkende smøreolie. Vi kontaktede mekanikeren, men han havde ikke tid til at komme de to næste dage, så vi fortsatte til Roermond, hvor vi har gode erfaringer med Driessens værft fra tidligere. De tager nu kontakt til VETUS, og så regner vi med at få en endelig udbedring af vores problem, hvad det så er.

Der er dage, hvor man spørger sig selv, hvorfor vi ikke sejler i en sejlbåd med en påhængsmotor, det er noget nemmere at vedligeholde, men opdagelses turene bliver jo ikke helt det samme i den situation, i hvert fald ikke på floder og kanaler. Derimod kunne det blive til mange fine og lange sejlture, hvis man videreudviklede en hurtigtsejlende bådtype som f.eks. Molich 10 eller 12 m, naturligvis med højere ruf og et lidt anderledes lay-out. Moderne solpaneler og en af de nye vekselstrøms vindgeneratorer sammen med store batterier af de nye, og ret dyre typer. Vindror til øget komfort under længere ture. Så kunne man klare sig med en påhængsmotor eller måske en af de nye el-anlæg til fremdrivning ved havnemanøvrer. Den fine rig ville sørge for, at selv i stille vejr ville der være nogen fart i båden. Idéen er hermed videregivet. Den ville spare motorinstallation, vedligeholdelse og en masse dyr dieselolie, til gengæld bliver der nok nogle elektrikerproblemer, men dem har vi jo i nogen grad i forvejen.

Vi holder humøret højt og håber, at vi snart kan komme videre.

## **MAAS til MARNE**

### **Motorproblemet**

Efter et længere undersøgelsesarbejde blev fejlen lokaliseret, ikke til pakningen men til en smøreoliekontakt, der sad så drilsk, at den var næsten umulig at finde. Det viste sig, at den mekaniker, der i sin tid installerede motoren, havde sat en banjobolt på motoren med en stålslutske inde i stedet uden at sikre sig, at der var ordentligt planslebet under boltens hoved. Denne banjobolt og dens ledning er noget ekstraudstyr, han satte på, fordi han havde lovet os et olietryksmanometer i stedet for den sædvanlige røde advarselslampe. Det er åbenbart herfra, at der altid har dryppet lidt olie, og nu var det så efterhånden blevet til alt for meget.

Driessen senior måtte selv hen og være med til at undersøge sagen før fejlen blev fundet, men da det så først var sket, var det en lille sag, så vi fik hurtigt alting på plads igen, og siden har vi heldigvis ikke set dryp derfra. Denne sjudsk fra mekanikerens side har allerede engang tidligere kostet leverandøren en garantireparation. Vi er glade for vores VETUS MITSUBISHI motor, som ellers kører fint, men hvis nogen overvejer at købe sådan en til deres båd, vil vi meget anbefale, at de kontakter os, så de ikke risikerer at komme til at bruge samme mekaniker, som vi.

Vi havde i øvrigt hyggelige møder med andre danske sejlere hos Driessen i de par dage vi lå der. Annelise og Kurt lå der med deres dejlige motorbåd OTIUM af Brøndby undervejs hjem fra Beaucaire, og senere kom også Jytte og Harald i Najad 34 QUINTUS af Skælskør. QUINTUS er en båd, der i mange år lå i Roskilde på den plads, hvor vi nu ligger. Den tilhørte da Dorthe og Svend Erik, og tidligere Bent Schiøtz Knudsen, som havde den liggende i Jyllinge. I sin tid da vi skulle købe båd til vores nuværende liv, var skipper her meget interesseret i netop denne båd, men vi skulle jo lige have solgt SNEGÅS først, så det blev Jytte og Harald der løb af med den. Nu er de på vej tilbage efter nogle dejlige år i Tyrkiet og Grækenland. Det gav også god snak.

Endelig kunne vi komme videre så Maastricht, hvor den samme søde dame, som de sidste gange, tog imod os

## Belgien



*Slusen i Lannay N for Liège  
Kaos og ikke alt for godt  
sømandsskab!*

I Liège var vi ude at gå en tur og gense det fine monument ved havnen for byens faldne i de forskellige krige. Det begynder i 1100 tallet og slutter med maj 1945! MAAS/MEUSE er jo en formidabel forsvarslinie, og det ses jo overalt langs floden. Værst naturligvis omkring Verdun med de utallige soldaterkirkegård fra 1. verdenskrig.  
:







I Namur var der plads lige under Dannebrog på havnen i Port de Jambe, så der lagde vi os ind. Der vinkede vi for første gang til QIIMASOQ af Rønbjerg. Vi fik klaret nogle indkøb i supermarkedet få 100 m fra havnen, men denne gang var der ikke brug for det fine selvbetjeningsvaskeri i nærheden, den sag havde vi klaret i Pietersplas i Maastricht. Turen sydover fra Namur over Dinant er stadig lige dejlig med Ardennernes høje bakker og de fine villaer langs floden.

### Frankrig igen

Vi gjorde lige et kort holdt hos Ets. Leonard før grænsen for at bunkre dieselolie, men de har kun den afgiftsfrie røde olie, som nu er forbudt for lystfartøjer i hele EU, så den

turde vi ikke købe, selvom mange andre gør det. Det kan blive for dyrt i den franske told. Så ind i den første franske sluse, hvor vi skulle købe vores Vignet hos de franske vandvejsmyndigheder VNF – Voies Navigable de France). Dagens oplysning, Canal des Vosges er igen spærret for os. Dybden er nedsat til 1,60 m, og det er for lidt til os. Der har faktisk i adskillige år været problemer med vedligehold af dybden i den sydlige del af denne kanal. Vi har talt med flere sejlere, der har haft problemer med at komme igennem med både, der stikker 1,80 m, og nu benytter man åbenbart de sidste par tørre vintre som undskyldning for at spærre den for os.

Vi måtte så finde en alternativ rute og valgte vejen over Reims til Marne, hvorfra vi kan tage en kanal fra Vitry le Francois til Sâone. Vi havde ellers lige siddet dagen før og aftalt mødested på øvre Sâone med Britta og Arne, men nu måtte de så komme til Reims i stedet for. Det er jo også en oplevelse.

I Givet mødte vi igen QIIMASOQ med Lisbeth og Keld, og vi havde en hyggelig aften med erfaringsudveksling om mange ting. De har været på Grønland og har købt båden deroppe. Nu er de på deres første, men næppe sidste kanaltur. Dejlige, glade mennesker, og bådens navn betyder meget passende Den Glade på grønlandsk.

Sydover med stop i bl.a. Charleville-Mezières, hvor vi naturligvis måtte op og gense deres dejlige Place Ducale imellem tordenbygerne. Denne plads hører blandt Europas arkitektonisk fineste pladser, den kan fuldt ud måle sig med Place des Vosges i Paris og Grand Place i Bruxelles og Madrid. Vi fik en kort snak med Keld om aftenen, og næste morgen lettede vi samtidig med QIIMASOQ. Da vi kom frem til første sluse, var den første lægter netop gået ind i slusen, og de kom fint igennem, men da det blev vores tur, var der noget der satte sig fast



i sluseporten, så den ikke kunne lukke. Slusemanden præjede 3 – 4 timers forsinkelse. Så vi ankrede i floden med QIIMASOQ på siden. Der blev da tid til rigelig kaffe mv og snak mens vi ventede. Endelig kunne vi komme videre. I slusen syntes slusemanden åbenbart, at det skulle gå stærkt, for det føltes som om hele Meuse væltede lige ind til os, så det blev det hidtil hårdeste arbejde at holde båden der.

Ved Pont-a-Bar drejede vi så ind på Can. des Ardennes. Vi havde håbet på at kunne bunkre dieselolie hos Maubacq efter nr. 2 sluse, men det var jo søndag, så der var lukket, og der så så trist ud, at vi besluttede at fortsætte til Le Chesne. QIIMASOQ havde også håbet at kunne bunkre, så de var med, men drejede så om der og fortsatte ad Meuse syd på. Vi sejlede til Le Chesne, hvortil vi nåede i den daglige regnbyge. Vi var ellers ved at måtte blive hængende mellem 2 sluser, fordi den næstsidste ikke ville lukke op, så vi fik 3 kvarters ventetid, før der kom en VNF mand og fik den i gang igen. Da var klokken ved at være 18 og sluselukketid, men vi bestak den søde unge mand med et løfte om et par danske øl, hvis han kunne hjælpe os igennem den sidste sluse på trods af lukketiden. Da vi kom frem til slusen, var den lukket, og vi var ved at finde en fortøjningsplads ved spunsvæggen, men så kom han susende i sin private bil. VNFs måtte ikke bruges efter lukketid. Slusen blev lukket op for os, han fik et par danske øl i en pose. Dem havde vi lige fået af Keld i QIIMASOQ som afskedsgave. Tak Keld. Så kom vi frem til Le Chesne, hvor der var en fin plads i deres såkaldte havn, der er fire pladser. De to på nordsiden har el og vand, der lå vi i godt selskab med en hollandsk motorbåd.

## **Slusetur**

Le Chesne er en dejlig lille by på begge sider af kanalen, der er købmand, slagter og bager, så vi kunne få morgenfriske croissanter og brød før vi lettede. Sådan skal det jo være i Frankrig. Så begyndte vores slusetur. Der er lige 26 sluser i en trappe på ca 10 km, som fører os ned til Aisneflodens niveau. Ca 80 m nedad! Det gik strålende og uden problemer, selvom skipperen var ved at få virren for øjnene ved at styre en 3,5 m bred båd ind i et kammer på 5 m bredde og næsten fuldt slusekammer, så fenderne var ved at flyde over. Her mangler man ikke vand p.t.

Efter sluse nr. 26 var vi ude af VNF region Nordest og inde i region Seine. Så skiftede kontrolsystemet til sluserne. Vi havde hidtil haft en lille håndkontakt (Telecommande), som vi brugte til at sende et infrarødt lys til en sensor på kanalbredden. Nu var det skiftende systemer, de gammelkendte drejestænger, der hænger over kanalen ,og radarer som aktiveres ved at man sejler langsomt forbi dem, hvorefter der i begge tilfælde skal komme et hvidt blink signal på eller ved slusen. Det gør der også, sommetider! Drejestangssystemet er nok det mest robuste af de franske styresystemer, fordi det er et elektrisk system, hvor vi aktiverer en kontakt, når vi drejer på stangen. De elektroniske er betydelig mere sårbare. Er der problemer med at få en sluse til at arbejde, skal man op til det ubemandede styrehus på slusen og trykke på en tlf. knap, hvorefter man skulle komme i kontakt med personalet. Det virker også en gang i mellem, men på dette kanalafsnit har man opgivet at vedligeholde det, i stedet får vi opgivet en VHF kanal, vi kan bruge eller et tlf nr. Det er da også meget nemmere.

Overnatning og shopping i Rethel og så videre mod Reims, hvor Britta og Arne stødte til. Det blev til nogle dejlige dage, vi fik genset Domkirken og glædede os over glasmalerierne incl. Chagalls. Hilste på Den smilende Engel på vestfrontens nordlige indgangsparti. Næste formiddag havde alle fået nok. Havnen i Reims ligger dejligt med udsigt op ad Rue Lieberger til Domkirken, men der er en motorvej lige overfor, så vi fortsatte til Sillery 10 km syd for, hvor der er en fin pontonhavn,



hvor vi netop kan komme ind på de yderste pladser. Der nød vi en dejlig eftermiddag og aften. Bageren havde også her frisk brød, så alt var vel, da vi lettede. På dette kanalstræk skal vi altid være meget opmærksomme på overløbene fra sluserne. Neden for slusen ledes overløbet vinkelret ud i kanalen, og det giver en lidt besværlig tværstrømning med nogle turbulenser i vandet netop der, hvor vi skal ligge stille og vente på, at slusen lukker op. Kort ventetid foran kanalens tunnel ved vandskellet, så er det nedad bakke til Marnefloden. Overnatning i Condè-sur-Marne. Vi kunne ikke komme ind i den primitive pontonhavn p.gr.a. vanddybden, men vi lagde os uden på en belgisk lægter. Det regnede den aften – helt utroligt meget. Det er da urimeligt overfor gæsterne, men vi kan jo ligesom ikke ændre noget ved det.

*Reims. Den smilende Engel længst th.*

Næste morgen videre ad kanalen langs Marne til Vitry. En af sluserne var i uorden, så der var en VNF mand til at hjælpe os ind. Da vi var klar til at sejle videre, havde hollænderen foran os sat for meget fart på, så da vi var fremme ved sluseportene, begyndte de at lukke. Problemet er, at der sidder nogle detektorer lige efter sluseporten, som bemærker, når fartøjerne i slusen har passeret. Disse detektorer er bare baseret på penicher, som der kun kan være en af ad gangen. Derfor skal lystfartøjer starte udsejling af en sluse samtidig, så detektorerne opfatter os som et fartøj, ellers begynder portene at lukkes. I dette tilfælde lagde hollænderen foran os ikke mærke til, at vi ikke var klar til at lette, før han gav fuld gas fremover, og slusemanden havde ikke fået slået advarselslys og klokke til. Vi nåede at slå fuld kraft bak og kom fri af porten uden en skramme, præjede VNF manden, som ikke havde set noget, han fik travlt ved håndtagene tilsyneladende med lidt røde ører, så kunne vi løbe ud igen.

Tidligt lørdag eftermiddag den 23. juni kom vi frem til Vitry-le-Francois, hvor der er advarsel om kun 1,60 m i lystbådehavnen. Det passer sikkert også, men vi lod VILDGÅS pløje sig ind. Der ligger en del belgiere, hollændere og englændere her, og alle fik travlt med at give os en hånd. Vi nåede så langt ind, at vi kunne skræve i land, men så lå VILDGÅS fint, og vi kunne hengive os til hyggelige sysler. Britta og Arne gik ud for at købe billetter til Paris og rekonoscere restaurantudbuddet. Der er en hel del. De gav fin middag på en dejlig restaurant, og efter megen yderligere samtale tog de en taxi til statonen i dag.

Vi gjorde klar til at lette, så kom vores franske nabo tilbage fra en tur ned til den nærmeste sluse. Den ville ikke arbejde. De havde ringet til VNF, men der skete ikke noget. Så de kørte en tur og fandt nogen, der kunne hjælpe os. Vi letter og fremme ved slusen, får vi at vide, at vi kunne ikke komme igennem i dag. Vi skal have en VNF mand med langs kanalen til at operere alle sluserne. Det vi kalder pizzaservice, fordi det foregår pr. knallert med en kasse på bagagebæreren, der ligner den pizzabudene bruger til udbringning. Alle sluserne er automatiserede, men vi må åbenbart ikke sejle alene her.

Tilbage til havnen, stor interesse fra de andre sejlere, hjælp med fortøjning og snak. Så ringede jeg til VNF, fik et andet nr. at ringe til, nu er vi tilmeldt et slusehold til i morgen kl. 9.00. Vi får da lov til at prøve noget forskelligt, men vi hygger os nu med det. Så humøret er højt, og vi glæder os til at

prøve Marne-Saône kanalen. Der har vi jo ikke været før, og så bliver der også lejlighed til at udvide vores sejladsbeskrivelse *Fra Østersøen til Middelhavet* med rigtige nyheder. Det er jo også sjovt.

### **Tilbage på Saône.**

Vi har oplevet noget helt nyt. Canal entre Champagne et Bourgogne (Marne-Saône kanalen) viste sig at være et spændende og anderledes bekendtskab. Vi havde jo bestilt slusning til kl. 9 mandag morgen, og ved 8.30 tiden kom havnedamen i Vitry og indkaldte til møde. Hun ville sikre sig, at alle, der ville igennem sluserne, var med i VNFs program. Vi skulle have sluset sammen med en hollandsk båd, men p.gr.a. regnvejr valgte de at blive i havnen, så det blev sammen med en anden hollænder, at vi kunne starte som planlagt.

Samtidig fik vi at vide, at vi havde ligget gratis på byens regning i weekenden og nydt godt af frit el og vand, fordi havnekontoret var ubemandet. God besked, men når havnen fyldes op med både, kan det nu være smart med toiletter i land, for havnen ligger som en lille blind kanal, og vi kan da forestille os, hvordan der bliver, når det også er varmt! Godt nok vil biologien virke hurtigt, men lugtfrit behøver det nu ikke at foregå.

Vi kom frem til første sluse, hvor man var klar til at tage imod os. Da vi var kommet op, fik vi udleveret en telecommande (en lille infrarød sender) til at aktivere sluserne med. Det var årsagen til, at vi ikke kunne komme af sted om søndagen. Slusen bliver kun bemandet for at udlevere denne telecommande. Vi var forrest i slusen, det regnede godt, og vandet fra stigbordene kom ret hurtigt for at sige det mildt, så hele turen til St. Dizier blev temmelig arbejdsom, heldigvis i stadig bedre vejr.

Vi sejler stadig i Marnedalen, og allerede på det første stykke til St.Dizier kunne vi glæde os over et meget dejligt landskab med store marker og skove, mens selve kanalen er som trukket efter en snor. Fremme i St.Dizier, der er en pæn stor provinsby er der en kaj, hvor vi kan ligge. Der er fortøjningspullerter, der passer til en peniche i længden (38 m), så vi måtte lave ekstra fortøjningspunkter til vores spring ved hjælp af vores svenske fjeldkiler, der fint kunne hamres ned i mellem de store sten i kajen. Hollænderne foran os trak bare en ende tværs over en cykel- og gangsti og gjorde fast i et stakit. Ulovligt, ubetænksomt og meget farligt for trafikanterne i land, det har vi set flere af dem lave undervejs. Hvorfor udstyrer de dog ikke deres store „Gin palaces“ ordentligt?



Det havde været en trættende dag, men den næste dag blev nærmest antiklimaks, for nu havde vi hele dagen slusefolk til at hjælpe os, de tog mod vores liner og styrede sluserne, som er automatiske, men vi må åbenbart ikke sejle alene der, hvorfor? Det hjalp også, at vi lå bagest i slusen, så hollænderen foran os fik lov at tage det turbulente vand. Nu bliver Marnedalen for alvor storslået med ret høje bløde, skovbevoksede bakker/bjerge omkring os afvekslende med landbrugsområder og



kønne landsbyer. Masser af fugleliv på kanalen og i luften over os, hvor vi havde glenter, ørne og høge hele tiden. I Joinville mødte vi hollandske Inneke og Frans i NELSON som vi kom til at følges med en stor del af turen til St. Jean, herlige mennesker, der også har fået tid ligesom vi. Joinville har et meget dejligt såkaldt Halte Nautique med gode faciliteter, men opholdet blev i nogen grad skæmmet af, at byen havde tilladt en husvild mand at campere der i telt, og han holdt stort party eftermiddag og aften, det gik ikke stille af. Der blev drukket tæt, brændt fyrværkeri af mv. ikke rart, men for en gangs skyld kunne jeg ikke tale fransk og de kunne ikke dansk, desuden var der mange andre både langs kajen, så vi passede os selv. Synd for byen, at man ikke forstår, at den slags frastøder turister.

I havnen i Chaumont havde vi en sjov oplevelse. Vi havde været ude at shoppe i et hypermarked 1 km derfra, og der var også en tankstation, hvor vi kunne købe dieselolie, det kunne vi efterhånden godt bruge, så jeg tog vores to 20 l jerrycans frem, men samtidig ville jeg jo gerne have mulighed for at få en taxi tilbage til båden. 1 km med 40 l dieselolie er lidt for meget af en kraftanstrengelse, så jeg gik rundt til de andre både for at høre om nogen havde et taxitlf nr. Det havde man ikke, men der gik et par herrer i jakkesæt, som så ud til at være noget ved musikken. Da jeg spurgte en af dem, om de kendte et taxi nr. var svaret negativt, men i stedet blev jeg bedt om at hoppe ind i hans store Audi, og så kørte han mig over til tanken og tilbage igen. „Man skal jo gøre noget for at turister føler sig velkomne!“ Den slags er da dejligt. Vi skulle nok have givet os tid til at tage op til Chaumont næste dag, men vi ville gerne syd over så vi kunne møde Uffe og hans familie, der er på ferie i Beziers pt.



Tidligt af sted næste morgen sammen med NELSON, stadig en stor oplevelse at se landskabet her i Marnedalen. Kl 12 fik vi besked på af slusedamen, at der var frokost til kl 13.30 som de andre dage.



Vi gik ind til bredden for at fortøje, så knækkede gaskablet igen. Vi havde ellers fået lavet om på konstruktionen og sat nyt kabel i før afgang hjemmefra, men det nye kabel holdt altså kun godt 1000 sømil og 195 sluser. Det blev til en gang hurtig arbejde, så var reservekablet sat på, og kl 13.30 var vi klar til at fortsætte. Om aftenen var skipperen noget træt, først og fremmest fordi det

*Drejebro på can. Marne-Saône - manuel*

var hans omgang at hjælpe slusepersonalet med at åbne sluseporte og så bagefter kravle ombord igen. Sluserne er fyldt til ca 5 cm under kanten, så VILDGÅS har et meget højt fribord at kravle op



ad i den situation. Det er også et problem for os at holde vores fendere nede i vandet mellem kajkanten og båden for at undgå skrammer, men hidtil er det da gået fint.

Næste formiddag nåede vi op til vandskellet i 340 m højde. Her havde det været fristende at blive liggende et par dage og se nærmere på den flotte gamle by Langres, som ligger oppe på en bakke omgivet af mure og tårne. Den skal i høj grad være et besøg værd, men de to uger vi lå stille i Holland har givet os lidt tidspres, så vi fortsatte.

Bag ved os løber alle floder mod Nordsøen og den engelske kanal, og foran os løber alting til Middelhavet via Saône og Rhône. Det er altid lidt af en oplevelse at passere sådan et vandskel. Her skal vi endda igennem en næsten 5 km lang tunnel. Den er fint belyst, så det er rimelig uproblematisk. Der bliver dog halvkoldt inde i sådan en tunnel, og der drypper meget vand ned fra loftet. Vi passerer faktisk lige under Marneflodens kilder, som ligger ca 40 m oppe over os.

Ude af kanalen går det nedad bakke. Der er ikke flere opadgående sluser undervejs til Middelhavet, kun nedad. Det går rask nedad med sluser på godt 5 m højde, så al den højde vi møjsommeligt har samlet op over nogle dage, bliver hurtigt sat til igen. Vejret skiftede, vi fik nogle timer med sol og

lunt vejr og en dejlig aften ved en kaj ved landsbyen Piépape. Alt stille og roligt, vi blev kun forstyrret af fuglesangen, køernes brølen og et Bonsoir M'ssieur Dame fra de passerende hundeluffere.

*Can. Marne-Saône. Slusehus. Bemærk gavlmaleriet. Kunstneren tv*



Dagen efter så vi de første gule solsikkemarkers, og vi mindes prof. Tournesol fra Tintin bøgerne. Landskabet er ændret, der er blevet større linier, og det er en landbrugsegn med noget skov- beplantning langs Vingeanne-floden, som er kildeflod til denne del af kanalen. Der er også enkelte vinmarker på bakkerne. Vi forlader Champagne distriktet og kommer ind i Cote d'Or. Der er fuld gang i kornhøsten omkring os. Der blev lidt kludder med et par sluser, som ikke rigtig virkede, så vi kom ikke helt

frem til det sted, vi havde planlagt, men slusemanden fortalte, at vi kunne ligge ved en gammel silokaj mellem to sluser. Der så nu så trist og mørkt ud med høje træer og en høj silo lige ud til kanalen, så vi fortsatte frem mod næste sluse, hvor vi fandt en spunsvæg, hvor vi kunne ligge, der manglede lige ½ m, men det klarede vi med vores landgangsplanke. Der lå også en engelsk båd, helt ny Najad 373, som var glad for at få selskab. Da vi havde gjort fast kom slusemanden forbi og spurgte om alt var vel, han så anerkendende på vores fortøjninger lavet ved hjælp af fjeldkiler og vores gamle parasolstang, og så bekræftede vi afgangstidspunkt næste morgen.

Den aften blev det igen tordenvejr og skybrud. På 3 timer fik vi godt 30 mm regn, og lynene slog ned rundt om os. Godt vi var kommet væk fra de høje træer ved silokajen, her var der mere frit, men det var næsten som ved højlys dag den aften, mens det tordnede. Ikke rart.

Så videre gennem kanalen fra tidlig morgen og kl 11.45 drejede vi ud på Saône, passerede den første sluse der og sejlede forbi Auxonne ved 14 tiden, hvor vi lige hilste på klubkammeraterne Else og Leif i NORTHSTAR, som lå ved pontonen der. Vi fandt det var for tidligt at stoppe, så vi fortsatte til St.Jean de Losne, hvor vi lå i et par dage og slappede af. Vi må nok erkende, at det har været lidt arbejdsomt at sejle på Marne-Saône kanalen. Den er på 224 km, og der er stort set en sluse for hver 2. km. Det kan godt mærkes.

I går nåede vi lige at komme på vaskeriet med alt vores vasketøj, så begyndte det at regne, og det fortsatte hele dagen og aftenen med. Om aftenen kom NELSON ind, og vi fik en kort snak, den skal blive her i et par uger, mens Frans og Inneke tager til Holland. Der blev senere tid til en meget længere snak over et par glas. Det er et par meget hyggelige mennesker. Vi er ellers ved at få et hollænderkompleks. Vi ser næsten kun hollandske både, der er mange af dem, og de er meget store, 15 – 20 m lange. De kan godt lide at sejle i konvoj. Der var en nabo her i havnen som fortalte, at de var 4 både af den størrelse, der skulle følges nordover. Dvs. at de hver aften optager en overnatningskaj, uden at der er plads til andre, og når man har en båd til nogle mill kr., sørger man selvfølgelig for at komme til at ligge, hvor det er gratis.

Den 4. juli er vi ved at være klar til at komme videre, iflg. DMI og andre kloge skulle vi nu få nogle vejrmæssigt bedre dage. Det synes vi også vi har fortjent. Så vi håber at komme hurtigt videre sydover.

Vi er lidt trætte af regn og kulde. Det er da ikke sjovt at måtte tænde varmeovnen, når vi er nær Dijon i juli måned!

### **Tilbage til Middelhavet igen**

Turen ad Saône og Rhône blev ellers igen lidt anderledes, end vi har prøvet det før. Som bekendt har det været en del regnvejr i de seneste måneder, og det viste sig, at Doub-floden, der er en biflod til Saône lavede oversvømmelser på sin vej. Den afvander Jurabjergenes vestside, og den kan sætte en ret betragtelig strøm. I år lykkedes det også floden at skabe ravage på Rhône-Rhin kanalen, som den er kildeflod til, så den kanal blev lukket i nogen tid. For os betød alt dette, at Saône satte en ret kraftig strøm, samtidig med at det flød med træer, grene, gamle paller og en masse andet skidt. Det er ikke helt ufarligt at sejle i sådan noget, for skulle der komme en større gren i skruen, stopper motoren omgående, samtidig med at båden bliver meget svær at styre. Tilsvarende er det, hvis der skulle komme noget i roret, så det ikke kan bevæges, det skete en enkelt gang, men vi fik det heldigvis fri, uden at jeg skulle i vandet.

Skipperen har ikke noget imod at bade i Saône under normale forhold, men i år var vandet så snavset, at han gerne var fri. Vi kom heldigvis fint fremover med skærpet udkig, gjorde som sædvanlig holdt i

*Chalon-sur-Saône, Île St. Laurent, indsejling til havnen til højre*



Chalon-sur-Saône og fik handlet i det store shopping center der. Der var næsten optaget i havnen, men da vi havde fået kigget lidt på stedet, var der en charterbåd, der flygtede for os, så vi kunne komme frem til vores sædvanlige bro.

. Om aftenen måtte vi lukke kalechen til og sætte vores varmeovn til. Samtidig hørte vi beretninger om mudder på Roskilde-Festival fra familien der. Vi havde da heldigvis kun regnvejret.

. Vi skulle bunkre dieselolie i havnen i Chalon før afgang. Tanken ligger helt inde i bunden af havnen, og det var ingen sag, at sejle derind og fylde op, men at komme ud igen, var da lidt af en opgave.

### *Chalon-sur-Sâones- havn*

Saône satte en strøm på godt 2 knob inde i havnen med strømhvirvler. Tankmanden kom hen til os, og sagde, at vi ikke måtte forsøge at vende båden inde i havnen, for så ville vi blive taget af strømmen og ført ned på nogle af bådene ved broerne. Det havde vi godt forestillet os, så vi bakkede VILDGÅS små hundrede m med strømmen, så vi kom vel ud af havnen, så kunne vi vende og sejle videre til Tournus..



### *Tournus - Middelalderbyen*

Der kom vi i dejligt dansker selskab. NORTH STAR med Else og Leif lå der for fuld cigarrøg, og L'AUTOMNE LONG med Marianne og Axel Borch fra Rungsted lå der med deres ombyggede hollandske arbejdsbåd. Den holder de utrolig flot. Vi havde en del fælles bekendte. De plejede at ligge på bro 9 i Rungsted, hvor vi kender flere sejlere. Det gav jo nogle hyggelige møder, og der blev da også tid til at gå op og hilse på St. Valerian

og St. Phillipert i den dejlige kirke i byen. Alene slentreturen gennem de gamle tildels middelalderlige gader er en oplevelse af de store, og for en gangs skyld var vejret også fint. Bodil fik købt middagsmad hos vores sædvanlige traiteur, og vi fik handlet andre forbrugsvarer hos Petit Casino, som meget bekvemt lader os benytte deres bagdør, der vender lige ud mod kajgaden, hvor vi ligger.

Da vi var kommet igennem den første Rhône-sluse mærkede vi for alvor, at vi var kommet i strømfyldt farvand. En overgang viste GPS-loggen over 11 knob over grunden, det er nu meget, når vi kun selv lavede de ca 5½ med motoren. Igen skærpet udvig, men Rhône var ikke helt så beskidt



som vi havde oplevet Saône i år, så det gik fint. Straks efter den første sluse her hørte vi for første gang cikaderne, vi er ved at komme til syden. Vi kom ind og fik en plads i havnen i Les-Roches-de-Condrieu, hvor vi altid har været glade for at ligge. Det er en fin og sikker havn. Velkommen



tilbage lød det fra havnepersonalet, I bliver nok nogle dage. Det blev det til. Vi måtte faktisk blive i 4 dage p.gr.a. hård strøm i floden. Havnemanden frarådede direkte, at vi sejlede ud. Flodens strøm var da på over 2300 kbm/sek. Det er mere end 3 gange det normale, han havde aldrig selv set noget lignende, og han havde da bare været på havnen i godt 20 år. Det er ingen straf at ligge i Condrieu, så vi blev enige om, at nu boede vi altså der i nogle dage. NORTH STAR nåede også lige at komme ind, før det blev helt galt, og de blev også mens vi var der. Marianne og Axel blev fanget i Lyon, der var en fragtbåd med 1500 tons cement, der „sejlede forkert“ mellem de første to sluser, og den lagde sig på tværs af slusekanalen. Hvordan sejler man

forkert, når der både er lods og kaptajn ombord? Italiensk ejet, registreret i Nassau, Bahamas med kroatisk besætning! Myndighederne fik noget at tale om, og det lige før 14. juli, hvor alt er lukket. Den kom fri 3-4 dage senere, men da var vi allerede i Valence.

Vi sejlede dertil sammen med NORTH STAR og to franske motorbåde, fordi det kunne være

praktisk, at vi kunne hjælpe hinanden, hvis der skulle ske et uheld, mens vi sejlede i den kraftige strøm, nu kun godt 3 knob. Alt gik godt, og de fortsatte dagen efter, mens vi ventede på besøg af Uffe og hans familie. Det blev en fin oplevelse, de var undervejs fra Beziers i Sydfrankrig, og de havde lige et par timer til at besøge os. Deres motorvej løber parallelt med floden nogle få 100 m fra havnen. Stor gensynsglæde, Kasper og Sarah



hyggede sig hos farmor, og vi fik snakket om oplevelserne. De havde bl.a. også været i Les-Stes.-Marie-de-la-Mer nede ved Camargues sydkyst, og Sarah var meget imponeret over at se sin navnesøster, Den sorte Sarah, nede i krypten, hvor hun står iført meget spraglede klæder. Den sorte Sarah er sigøjnernes helgen, og hun får nyt tøj hvert år på sin helgendag den 24. maj, hvor Europas sigøjnere valfarter hertil. Det er ved en stor folkefest, hvor også de to Mariaer, der hænger i deres skrin oppe i et kapel højt oppe i kirken, bliver ført i prosession rundt i byen. Der er en fin havn i byen med fine pladser og faciliteter for gæster.

I Viviers var der fin plads ved pontonerne da vi kom, men efterhånden blev der fyldt helt op. NIKITA med Magga og Johannes fra Frederikshavn kom ind ved siden af os. De er undervejs hjemover efter flere år i det græske, så der var mange fælles bekendte og meget at tale om. De

kunne også fortælle, at VALBORG af Holbæk med vores gamle sejlervenner Åse og Michael var undervejs hjemover, de ville også sejle i kanalerne. Det gav anledning til en SMS kontakt til dem. De lå ved St. Tropez, så vi blev enige om at mødes. VALBORG har en lidt stor dybgang, så vi måtte lige advare dem om en mulig omvej p.gr.a. vandstanden i Can.des Vosges.

*Viviers. Udsigt mod  
middelalderbyen*



Det gik stadig fint og hurtigt videre. Der er godt 30 sømil fra Viviers til Avignon. Det tog lige 5 timer incl. 3 store sluser, hvoraf Bollène slusen alene sænkede os med over 20 m. Det er godt 50.000 kbm vand, der skal løbe ud af slusen for at sænke os, og det tager kun 7 minutter. Det er en lige stor oplevelse hver gang. Som flere gange før var vi alene i slusen, så det gik hurtigt. Heldigvis skal vi gøre fast til pullerter, der flyder med op og ned i slusen, så vi skal bare have fortøjningerne lagt om pullerterne, så behøver vi ikke bekymre os mere om den slusning andet end at vente på at porten går op, og vi får grønt udsejlingsssignal.

Fremme i Avignon fandt vi plads uden på en belgisk motorbåd, og så blev der tid til en slapper, men bedst som vi var faldet i søvn, lød det på dansk ved siden af os "Må vi ligge uden på jer?" Det var Poula og Knud i MORNING WIND en Finnsailer 38 af samme design serie som vores 34'er. Vi havde mødt hinanden hos vores venner i Middelfart i maj. De er nu undervejs hjemover, og vi som bekendt sydover, så der blev igen lejlighed til nogle hyggelige møder i et par dage med middag i land osv. Der er jo mange dejlige steder i Avignon, og der sker nu meget morsomt her i teaterfestival tiden. De er stærkt interesseret i at købe VILDGÅS, men Bodil vil ikke acceptere at skipperen sælger. Dog nåede hun så langt, at hun var villig til at sælge for 1 mill. Kr., men Poula og Knud syntes, at det var lige i overkanten, det synes VILDGÅS' skipper for resten også, men han ville da ikke have noget imod beløbet.

Vi fik genset gamle kendte steder, fik købt ind i torvehallerne osv., så var tiden gået, og vi syntes, at vi skulle se at komme frem til vores foreløbige bestemmelsessted, Port Napoléon, så den 21. juli lettede både MORNING WIND og vi, og satte kursen sydover. Ved jernbanebroen syd for byen skiltes vores veje for denne gang, de drejede N over og vi fortsatte mod Arles, hvor vi dog var fremme så tidligt, at vi ligeså godt kunne fortsætte til Port-St.-Louis. Der fik vi så et par timers ventetid ved slusen, hvorefter vi kunne sejle ud til Port Napoléon.

Dagen efter kom Åse og Michael så ind med VALBORG, Leon fra Hellerup og hans besætning Marianne og Lars fra Roskilde kom også ind, så der blev udvekslet mange erfaringer. Især med Åse og Michael blev det naturligvis til mange dejlige møder ind i mellem, at vi alle arbejdede med at rigge til og af. De skulle høre det sidste fra floder og kanaler, og vi fik nyt om især Grækenland og om de uhyrlige havnepriser i Italien - €60 – 90 er ved at være reglen her i sommermånederne, og samtidig er der dyrt at købe ind i Italien. Det samme gælder desværre også i Spanien – især på Costa Brava og på De baleariske Øer har det været galt længe. Det er synd for os alle sammen med



### VALBORG afrigget & klar til afgang

de høje priser. Italien er jo et vidunderligt land. Det er ved at være umuligt for almindelige mennesker at bruge havnene hernede, det bliver dyrere og dyrere, og der er for få havnepladser til at skabe nogen konkurrence havnene i mellem. Ankerpladser er der kun få af. Heldigvis er vi gamle kunder hos Port Napoléon, så her får vi en rimelig behandling, men ellers er det sådan, at vi må acceptere at sejle her uden for juli og august. Da er alle havne fyldt til bristepunktet, og priserne er i top. Det er der jo ikke noget at sige til, men toppen behøvede nu ikke at ligge så højt oppe.



En af de dage, hvor vi lå i Port Napoléon oplevede vi noget meget uhyggeligt. En mekaniker var ved at reparere noget på en motorbåd. Han fik lavet en kortslutning, og pludselig bemærkede vi, at der kom røg fra en båd et par pontoner fra os. Det så mærkeligt ud, lidt efter var der sort røg. Ingen tvivl. Brand ombord! Folk løb væk fra de nærliggende både, andre kom med ildslukkere, man forhalede nabobåden, så den slap for væsentlige skader, havnens folk forsøgte at slukke med deres små sprøjter. Efter ca 20 min var brandvæsenet i gang med rigtige strålerør, men inden der var gået en halv time fra første røg, så vi bådens stævn rejse sig, og så gled den agterud og ned. Derefter ikke mere røg! Trist oplevelse.



PS: I vores beretninger bruger vi naturligvis nogle udtryk, som er fremmede for ikke sejlende. Vi har fået forespørgsler på, hvad en 38 m peniche er? Det er en fransk kanallægtter. Den er 38 m lang og 5 m bred, fordi en fransk transportminister ved navn Freycinet omkring 1880 fik den fremsynede ide, at alle kanaler og sluser skulle indrettes til at tage en bestemt størrelse lægtter. Det blev så til de sluser vi kender i dag og tilsvarende til den peniche størrelse vi også kender i dag. Det var fremsynet for sin tid. I dag er disse små penicher og de små kanaler uhjælpeligt forældede. I sin tid var der over 2000 af den slags lægtter, og i dag er der under 800, hvoraf mange ligger oplagt en stor del af året udenfor høstsæsonen, hvor de tages i brug til at fragte korn frem til siloerne. Andre bruges som flydende hoteller, der sejler rundt på kanalerne, tit til irritation for andre sejlende, fordi sejler meget langsomt, især når de skal ind og ud af en sluse, så de kan lave en ordentlig hale af både bag sig. Som oftest er de dog flinke til at vinke os frem, når der er et stykke vej til næste sluse, hvor vi sagtens kan være igennem, før de overhovedet når frem.

## VILDGÅS er lagt op i Port Napoléon for vinteren.



*Det ser ganske flot ud, men det er altså en rigtig mistralsky, vi ser i solnedgangen. Mistralvejr er en oplevelse med det krystalklare solskin, men den hylende vind kan gøre en tosset i hovedet på 3.dag.*

Så tidligt har vi vist aldrig endnu taget båd på land, men med det meget urolige vejr vi har haft hernede i år, er det ikke rigtigt morsomt at sejle rundt, så vi blev enige om, at nu er det tidligt mørkt om aftenen, det er stadig lunt og dejligt de fleste dage, men badevandstemperaturen er faldet til 17 – 18° p.gr.a. det meget blæsevejr, der får det kolde bundvand op til overfladen. Så vi besluttede, at nu var det altså nok for i år. VILDGÅS kom op i går den 2. oktober, og den er nu vasket og poleret på fribordet, og nede om læ, de fleste af de sædvanlige vinterforanstaltninger er foretaget, resten skal gøres i morgen. Fredag morgen har vi en aftale med en anden sejler om, at han kører os til Montpellier, hvor Sterling har lovet at flyve os hjem fra.

For di vi i år har haft en Mistral (Rhônedalens nordenvind) en gang om ugen og det endda af større styrke end normalt for årstiden, 12 – 15 m/sek. eller mere har været almindeligt, så det er blevet til mange havnedage og kun nogle få sejlture med badning i bugten her udenfor. I stedet har vi kunnet hygge os med det internationale sejlerliv, der er her i denne havn mere end i de fleste havne i Middelhavet. En daglig cykeltur til Port-St.Louis hører jo også med. Det er en dejlig lille vindblæst by med de forretninger, vi har brug for. Undervejs har vi så mulighed for at hilse på Herbert. Han er tysker og er på 6. – 7. år ved at sætte en gammel dansk træbåd i stand, så han kan sejle i den. Herbert har tidligere boet i Danmark, og der sad tidligere altid et meget slidt og forblæst Dannebrog på båden, men det er åbenbart nu blæst helt i stykker. Herbert er en festoriginal, han når nok aldrig at få båden gjort rigtig sejlklar, men han kommer altid over til danske både, der ligger og venter på slusning. Han taler et helt pænt dansk og har mange fine historier at berette. I år har han nået at få ordnet hele fribordet, der er sat vandlinie af, og han mangler faktisk kun at smøre bundfarve på, men gad vide om han når det i år. Den båd trænger i hvert fald til at komme i vandet, så træet kan udvide sig, så den bliver rigtig tæt. Hans problem. Det er da dejlig at opleve festoriginaler stadigvæk.

Hjemme fik vi klaret Amalies konfirmation. Det er jo en stor oplevelse at konstatere, at ens ældste barnebarn nu er blevet så stor. Hun er naturligvis den dejligste at årets konfirmander, meget bedre end alle de andre, men det forstår I jo nok. Der var også mulighed for at få klaret en hel del andre ting hjemme samt at samle en rigtig modbydelig forkølelse op, som vi begge har haft fuld fornøjelse af også efter, at vi kom her tilbage i begyndelsen af september. De franske aviser er allerede , begyndt at skrive om, at årets influenza vil blive værre end normalt, så de har travlt med at minde

alle os gamle om at blive vaccineret i tide. Det må vi jo forsøge at huske, når vi kommer hjem. Bodil plejer at nægte.

Som sædvanlig hernede har vi været lidt rundt pr. bil og se os om. En dag tog vi en tur til Aix-en-Provence. Strålende vejr, varmt, endda lidt for varmt, men vi trængte til at gå en tur på Cours Mirabeau i Aix, få købt den nye Harry Potter bog – den er faktisk god – og spise frokost på restaurant Les Deux Garçons, måske lidt ekstravagant, men dejligt. Det er nu en skøn restaurant, og folkelivet på gaden er ubetaleligt, selvom det er endnu morsommere, når der er flere studenter i byen i semesteret.



Da vi kom tilbage fra Danmark, kom vores gamle sejlernaboer fra Roskilde Jonna & Jan Birkelund i TRIO af Marbæk. Vi har haft hyppig kontakt de seneste par år, men endelig blev der lejlighed til at mødes på vandet. Det blev hyggeligt. Bl.a. fik vi lejlighed til at hjælpe Jan over grænsen til folkepensionsalderen, det blev en dejlig dag med middag på vores lokale restaurant The Lighthouse.



*Pic de Canigou fra Therese & Karls nye hus. Sne på toppen*

Så måtte vi ud på en ny bilekspedition, det skulle egentlig have været pr. båd, men p.gr.a. det urolige vejr valgte vi at køre til Le Barcares ved Perpignan. Vi skulle hjælpe vennerne Therèse og Karl at flytte fra deres lejlighed til et dejligt rækkehus i nærheden. Det ligger lige ud til en lille havn med egen havneplads foran havelågen. Desværre er der for fladvandet til, at vi kan sejle derind. Vi prøvede for nogle år siden, men vi sad

uhjælpeligt fast lige efter en bro oppe ved Port Leucate lidt nord for Le Barcares i strandsøen. Det blev en hyggelig oplevelse, selvom vi blev lidt trætte. Karl har lige fået 2 nye hofter for 1½ måned siden. Han går fint, men stadig helst støttet af et par stokke. De dage skulle det selvfølgelig blæse den ugentlige kuling. Franske trapper er smalle, der er terrasser i flere niveauer og løse fliser på de udendørs trapper. P.gr.a. vinden var vi ved at blæse hen ad en af terrasserne, når vi kom med de større ting. En sød gammel dame af deres lokale bekendtskabskreds blev faktisk blæst omkuld af vinden. Alligevel, der er ikke noget at sige til, at Therèse og Karl bytter Middelfart med Le Barcares. En morgen på terrassen eller altanen i solskin, strålende klart vejr og med solen skinnende over Pyrenæerne, der netop om natten var blevet pudret med sne på toppene, er da en dejlig oplevelse.



Før vi tog tilbage måtte vi lige en tur gennem Colliure, hvor der ikke var nogen parkeringsplads at opdrive, så vi i stedet måtte køre videre til PortVendres. Ingen straf, der har vi haft mange dejlige oplevelser i årenes løb.

I går, da vi fik VILDGÅS på land, var det så noget af det fineste vejr, så vi fik klaret en meget stor del af vaske- og polerearbejdet. Det er nu dejligt at gå og ordne båden for vinteren i solskin med 25°, og fuldstændig stille. Det kommer vi nok til at savne i fremtiden. Efter snakken med Poula & Knud i Avignon er vi blevet enige. Skipperen må sælge VILDGÅS, og det er blevet akcepteret, at han køber en anden, lidt mindre sejlbåd af havkrydsertype, måske endda med en dybgang, der er så stor, at fristelsen til kanalsejladis ikke er til stede. Skipperen er igang med at studere Thurø 33 og Sadler 32 og 34, som begge er videreudviklinger af



vores gamle Contessa 32, men som er lidt mere rummelige. Det er væsentligt at have planer og drømme!

I aften kunne vi så nyde vores sundowner i cockpittet. Det var fuldstændig stille her, det er nærmest en larmende stilhed vi oplever. Flamingoerne flyver hjem, og så kommer myggene, selv om der ikke er så mange, som der plejer at være, er det nok til at drive os indenfor bag myggenettene. Lige i disse dage er vi dog flyttet i land. Havnen har nogle containerbungalows, som vi kan leje for små penge. Det er altså dejligt, når båden står på land.

I morgen skal vi lige have klaret de sidste ting ombord, have betalt vores regning for vinteren og lukket VILDGÅS af, så er det slut. Fredag morgen, den 5. oktober kommer Svein og henter os for at køre os til Montpellier, og så bliver det Danmark sandsynligvis indtil efter Louises konfirmation den 1. maj, hvis ikke VILDGÅS er solgt inden da, men så er der da andre steder at sejle til i vores næste båd. Som altid er det sådan med os, at ret til ændringer i programmet forbeholdes, og vi bestemmer undervejs, hvad vi også har lyst til at prøve.

*VILDGÅS med besætning – Canal entre Champagne & Bourgogne (Marne-Saône)*



Roskilde, oktober 2007.  
*Ove V Hansen*