

Ferientörn Belgien auf der Motoryacht „Gerbrich“

16. bis 29. Juni 2012

Freitag, 15. Juni 2012

Wir fahren über Frankreich und Luxemburg nach Belgien. Via Bruxelles geht es nach Gent, wo wir nach rund 10 Stunden Fahrt eintreffen. Im Europahotel angekommen ruhen wir uns kurz aus und machen uns anschliessend zu Fuss auf den Weg zur „Gasmeterlaan“. „Frau TomTom“ sagt uns, dass wir ca. 45 Min. zu Fuss hätten. Leider scheint die Basis an einer anderen Ecke zu sein und die „Gasmeterlaan“ ist zu lang, um sie komplett abzugehen. Wir geben „Frau TomTom“ deshalb den Auftrag uns ins Hotel zurückzuführen, wo wir uns kulinarisch verwöhnen lassen.

Hotel: Das Europahotel hat schöne, geräumige Zimmer mit einem guten Standard. Im Restaurant isst man sehr gut. Auch die Bedienung ist freundlich und aufmerksam. Nur die Dame, die das Frühstücksbuffet betreut, scheint an diesem Morgen mit dem „falschen Bein“ aufgestanden zu sein.

Wetter: Es ist während des ganzen Tages bewölkt aber trocken und mässig warm. Ideale Bedingungen für längere Fahrstrecken.

Samstag, 16. Juni 2012

Gegen 10:00 Uhr sind wir wie vereinbart an der Basis, leider allein. Von Yachtcharter Gent ist niemand da. Anlässlich eines kurzen Telefonats mit Sneek erfahren wir, dass der Termin für die Übergaben auf 14:00 Uhr vereinbart sei. Ein Missverständnis. Wir wollten die Motoryacht um 10:00 Uhr übernehmen um unser Gepäck an Bord zu bringen, den Grosseinkauf zu erledigen und uns einzurichten. Die Einführung wäre dann für 14:00 Uhr geplant gewesen.

Halb so wild. Um die Zeit zu überbrücken fahren wir nach Terneuzen, machen mit Lobo einen Spaziergang und gehen anschliessen einkaufen. Für den Grosseinkauf schaffen wir vorgängig auf dem Rückstz Platz.

Kurz nach 13:30 Uhr treffen wir an der Basis Gwen Vanhove von Yachtcharter Gent, der uns das Schiff nach einer kurzen Einführung übergibt. Noch ein paar Tipps, etwas zu den speziellen Eigenschaften des Fahrgebietes Belgien und wir haben die Yacht für uns. Wir verstauen unsere Sachen, suchen nach Stauraum und sind froh, dass wir nur zu zweit sind und somit die Kojen im Vorschiff als Stauraum verwenden können. Gegen 16:30 Uhr legen wir ab und es geht los.

Kurz nach dem Start ist das erste Telefonat angesagt. Die „Tolhuissluis“ muss avisiert werden. Das Anlege- und das Schleusenmanöver verlaufen unspektakulär. Wir passieren verschiedene Brücken, alle haben genügend lichte Höhe für unsere Yacht. Eine der Brücken ist noch im Bau, aber soweit angehoben, dass wir problemlos passieren können. Wir stehen vor der „Brusselspoortsluis“. Das Telefonat wird von einem Automaten beantwortet. Der Wind pfeift zügig um alle Ecken. Wir beschliessen deshalb an einem Steg in der Nähe der Schleuse anzulegen. Sylvia und Lobo unternehmen einen kleinen Fussmarsch zur Schleuse und bringen in Erfahrung, dass von der anderen Seite noch ein Schiff die Schleuse passieren will. Anschliessend seien wir an der Reihe.

Während des ganzen Tages ist es trocken, bis wir in die Schleuse einfahren. Während dem Schleusenmanöver fallen ein paar einzelne Tropfen und in der Ferne ist ein Blitz zu sehen. Der Schleusenwärter der „Brusselspoortsluis“ lässt sich davon nicht aus der Ruhe bringen. Er kurbelt hinter uns das erste Tor zu, läuft um die Schleuse herum, kurbelt das zweite Tor zu und öffnet anschliessend an den oberen Toren die Schieber. Diese Schleuse wird noch von Hand bedient, die einzige auf unserem Törn.

Einen spitzen Winkel gefahren und die Kurve in „Munkschelde“ ist geschafft. Wir gleiten am ersten Anleger vorbei, der in der Karte eingezeichnet ist. Eine Grossbaustelle mitten in der Stadt. Anscheinend sind hier archäologische Grabungen im Gange. Weiter geht's durch die enge „Ketelvaart“, in der links unter anderem Charterboote von „Le Boat“ liegen und rechts Wasserröhren rund 1 Meter weit aus der Wand vorstehen. Der Wind bläst zwischen den Häusern durch, was das Manövrieren in dieser engen Passage nicht unbedingt erleichtert.

Nach ca. 2 Stunden Fahrzeit machen wir es uns im Zentrum von Gent bequem, im Hafen „Lindelei“. Wir hatten uns vorgängig telefonisch nach einem freien Platz erkundigt. Nach dem Ankertrunk gehen wir ins „J'ai trouvé“ essen. Ein Tipp des „Havenmeesters“.

Basis: Die Übergabe der Motoryacht verläuft gewohnt zügig und ohne grosses Brimborium.

Etappe: Die Fahrt durch Gent ist sehr schön. Die Passagen zum Teil etwas eng, aber problemlos fahrbar (ausser bei Gegenverkehr in der „Ketelvaart“). Das Essen im „J'ai trouvé“ ist gut, preiswert und die Bedienung ist sehr freundlich.

Wetter: Das Wetter ist während des ganzen Tages sonnig, wolkig und trocken. Gegen Abend zieht ein Gewitter vorbei, das nur ein paar Tropfen über Gent ausschüttet. Der Wind ist mässig, in Gewitternähe böig und in den engen Häuserschluchten recht stark.

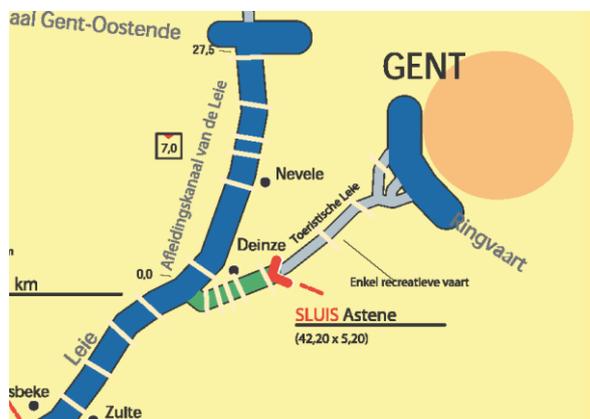
Sonntag, 17. Juni 2012

Wir verbringen eine ruhige Nacht im Hafen „Lindelei“. Nach dem Aufstehen geht es auf Brotsuche. Unweit des Hafens finden Bruno und Lobo auf dem morgendlichen Spaziergang eine Bäckerei mit frischem Brot. Gegen 11:00 Uhr heisst es „Leinen los“. Auf der „Leie“ fahren wir weiter durch die Stadt Gent, unter anderem auch vorbei am Europahotel. Wir überqueren die „Ringvaart“ und folgen weiter der „Leie“.

Bei der „Sluis Astene“ bleiben wir für fast eine Stunde liegen. Der Brückenwärter ist nicht aufzutreiben. Wir dürfen an einer holländischen Peniche anlegen, um zu warten. Das Paar auf dem Schiff ist sehr freundlich und gibt uns ein paar Tipps wie: Gravelines und Bergues seien sehr schön und in Armentières hätten wir für Frankreich eine VNF Vignette zu lösen.

Nach dem Zwangshalt geht es zügig weiter bis Deinze, wo wir bereits während der Fahrt im „VPF Deinze Yachtclub“ telefonisch einen Liegeplatz reserviert hatten.

Wir erreichen Deinze nach rund 7 Stunden Fahr- und Wartezeit.



Etappe: Die „Leie“ führt hier durch ein sehr schönes, malerisches Gebiet. Viele schöne, gepflegte Häuser säumen das Ufer. Leider gibt es so gut wie keine Möglichkeiten um anzulegen. Ausser in den Yachthäfen sind kaum Anleger vorhanden. Nicht einmal die Restaurants am Ufer der „Leie“ bieten Liegeplätze an. Grossschiffahrt gibt es auf diesem Stück nicht.

Stadt: Deinze ist daran das Stadtzentrum vollständig neu zu gestalten. Eine breite Promenade mit viel Platz zum flanieren ist im Entstehen.

Wetter: Das Wetter hält sich sehr gut. Wolkig, windig aber trocken. Bei Sonne recht warm, bei Wolken eher etwas kühl. Über alles gesehen recht angenehm.

Montag, 18. Juni 2012

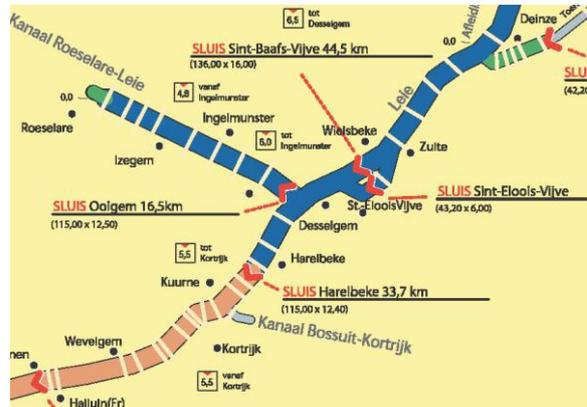
Nach einem guten Nachtschlaf an Bord verbringen wir eine ruhige Nacht, bis plötzlich am frühen Morgen ein Zittern durch das Schiff geht. Ein schneller Blick nach draussen offenbart den Grund. Eine Peniche hat uns passiert und der Schwell drückte uns kurz an den Steg. Alles klar, nichts passiert - die Leinen halten, die Fender sind richtig platziert. Kurz darauf entlädt sich ein starkes Gewitter und es regnet in Strömen.

Zweite Tagwache gegen 8.30 Uhr. Der Regen hat aufgehört und die Suche nach frischem Brot verläuft erfolgreich.

Gegen 10:45 Uhr „lichten wir den Anker“.

Nach reiflicher Überlegung, ob wir dem Routenvorschlag, der über Gent / Merelbeke / Oudenaarde nach Kortrijk führt oder ob wir weiter der „Leie“ bis Kortrijk folgen sollen, entschlossen wir uns für die zweite Variante.

Wir reihen uns auf der „Leie“ in den Korso der Berufsschifffahrt ein und folgen in gebührendem Abstand einem grossen Frachter mit dem Namen „Edelweiss“.



Kurz vor der Schleuse „St.-Baafsvijve“ melden wir uns telefonisch an. Wir erhalten die Info, dass wir „in the second lock“ dran seien. Die „Edelweiss“ fährt in die Schleuse ein, während wir uns an einen Poller legen, um zu warten. Kurz darauf ruft uns ein Berufsschiffer, dessen Schiff auf der gegenüber liegenden Kanalseite mit Schrott beladen wird, zu, dass wir in die Schleuse einfahren sollen. Somit wäre die Auskunft „in the second lock“ zu „second in the lock“ umfunktioniert. Da wir kein Funkgerät an Bord haben und uns der Schleusenwärter nicht erreichen konnte hat er sich etwas einfallen lassen.

Das Anlegemanöver ist nicht ganz lupenrein. Wir sind etwas zu schnell und geben darum im Rückwärtsgang zu viel Gas. Die Schraubensteigung besorgt den Rest und schwingt das Heck zügig in Richtung Schleusenwand. Zum Glück ist der Fender richtig gesetzt. Er federt den Schwung sauber ab. Wir liegen an Steuerbord, während der Schleusenwärter hinter uns an Backbord noch einen zweiten, kleineren Frachter mit dem Namen „River Boy“ in die Schleuse holt.



Tanker Edelweiss: 86m x 12m

Die Ausfahrt aus der Schleuse ist nicht ganz einfach. Das Schraubenwasser der „Edelweiss“ bereitet uns gewisse Probleme. „River Boy“ lässt uns zuerst ausfahren. Immer noch mit dem Schraubenwasser der „Edelweiss“ kämpfend sehen wir, dass „River Boy“ langsam aufkommt und überholen will. Logischerweise kommen genau hier eine Privatyacht und ein Frachter entgegen, die sich ebenfalls überholen. „River Boy“ ist gezwungen gefährlich nahe an uns vorbeizufahren und wir sind schon verdammt nah am Ufer. Zuerst werden wir von der Bugwelle in Richtung Ufer abgedrängt. Das können wir ausgleichen. Nach $\frac{3}{4}$ der Länge von „River Boy“ sind wir plötzlich gleich schnell und driften in Richtung „River Boy“. Wir surfen auf seiner Heckwelle! Der Skipper von „River Boy“ realisiert das Problem und gibt Gas. Wir geben gleichzeitig „voll zurück“, um aus dem Sog der Heckwelle zu kommen. Viel Platz zum manövrieren bleibt nicht! Knapp hinter dem Heck von „River Boy“ werden wir in sein Schraubenwasser gezogen und erneut ganz schön durchgeschüttelt.

Eigentlich haben wir als Etappenziel Roeselare vorgesehen. Als wir die „Edelweiss“ in den „Kanaal Roeselare - Leie“ einbiegen und in die Schleuse „Ooigem“ einfahren sehen entscheiden wir uns um und fahren direkt in Richtung Kortrijk weiter. Die Gründe: Wir wissen nicht, was uns in Roeselare erwartet, da es gemäss Karte dort nur einen Anleger für die Grossschiffahrt gibt. Ferner ist Roeselare eine Sackgasse und wir müssten den gleichen Weg wieder zurück. Über Nacht müssten wir in Izegem bleiben, im einzigen Yachthafen auf der Strecke.

Wir folgen in gebührendem Abstand weiter dem Lastschiff „River Boy“ in Richtung Kortrijk. In Harlebeke werden wir von einem Bauwerk überrascht, das einer Schleuse verdammt ähnlich sieht. Wir haben diese Schleuse völlig übersehen, weil sie genau im Kartenfalz eingezeichnet ist.

Nach Absprache mit dem Schleusenwärter können wir hinter „River Boy“ in die Schleuse „Harlebeke“ einfahren und machen an Steuerbord fest. Das Anlegemanöver verläuft perfekt und auch das Schleusenmanöver gehört fast schon zur Routine.



Frachter River Boy: 55m x 7m

Beim Ausfahren aus der Schleuse sind wir kurzzeitig verunsichert, wie wir uns verhalten sollen. „River Boy“ fährt aus der Schleuse aus, während vor ihm ein Frachter bereits ablegt, um in die Schleuse einzufahren. Wir denken noch: „Da hat's aber einer eilig“. Gekonnt manövriert „River Boy“ um den grossen, rund 100 Meter langen Frachter herum. Wir halten uns knapp hinter „River Boy“ und haben einmal mehr mit seinem Schraubenwasser zu kämpfen. Irgendetwas läuft hier falsch! „River Boy“ bleibt links und wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass er hier anlegen will. Deshalb hat ihm der grosse Pot Platz gemacht. Inzwischen legt vor „River Boy“ ein zweiter grosser Frachter ab. Ebenfalls um Platz zu machen, denken wir. Wir stellen fest, dass „River Boy“ hier Diesel bunkern will, ein Tankwagen ist inzwischen vorgefahren. Was jetzt? Wir warten ab, dass uns der entgegenkommende Frachter an Steuerbord passieren würde, um in die Schleuse einzufahren. Der Kapitän des Frachters wartet ab, dass wir den Platz hinter „River Boy“ verlassen und vor seinem Bug ins freie Fahrwasser wechseln. Einmal mehr wäre ein Funkgerät wünschenswert! Schliesslich ergreift der Kapitän des Frachters die Initiative und schliesst in Richtung Schleuse auf. Jetzt realisieren wir, dass er noch nicht in die Schleuse einfahren kann und hinter „River Boy“, genau dort wo wir stehen, an die Poller will. Er zieht langsam an uns vorbei. Als sich schliesslich zwischen dem Heck von „River Boy“ und dem Heck des Frachters eine Lücke öffnet nutzen wir die Gelegenheit und rauschten mit „Vollgas“ hindurch, ab ins offene Fahrwasser.

Nach einem kurzen „Bisihalt“ für Lobo und einer kleinen Stärkung für uns fahren wir weiter bis Kortrijk, wo wir gegen 16:00 Uhr im „Passantenhaven“ festmachen. Der „Havenmeester“ kommt uns zu Hilfe, als wir versuchen ein Ticket bzw. eine Key-Card für das Hafengelände zu bekommen. Er kassiert die Gebühr von € 8.-- für die Übernachtung und teilt uns mit, dass es noch keine Key-Cards gebe und die installierten Automaten noch nicht in Betrieb seien. Er ist sehr freundlich und hilfsbereit und gibt uns diverse Tipps bezüglich Bäckerei, Zeitungskiosk und Restaurant.

Dem Rat des „Havenmeesters“ folgend, gehen wir nach einem kleinen Stadtrundgang ins „Beau-M“ essen.

Etappe: Die „Leie“ präsentiert sich in diesem Abschnitt teils kanalisiert, teils als natürlicher Flusslauf. Insgesamt schön und abwechslungsreich. Bis zur Schleuse „Harlebeke“ sind Lastschiffe bis 2'000 Tonnen zugelassen. Bei dichtem Verkehr nichts für Anfänger, vor allem nicht im Bereich der Schleusen.

Stadt: Kortrijk ist eine schöne, sehenswerte Stadt. In der Karte sind zwei Anleger eingezeichnet. Beide im alten Arm der „Leie“, der nicht durchgängig befahrbar ist. Der erste Anleger von Deinze her kommend ist definitiv zu empfehlen. Schöne Stege, ein eingezäuntes Gelände, ein Fuss- und Fahrradweg der unter Bäumen am Anleger vorbeiführt und eine Quartierstrasse auf der anderen Seite des Kanals bilden das Umfeld. Das Stadtzentrum ist mit einem kurzen Fussmarsch gut erreichbar. Der zweite Anleger ist wesentlich kürzer und direkt am Fusse eines grossen Parkplatzes gelegen.

Essen: Das Essen im „Beau-M“ ist sehr gut, leider ist die Bedienung mangelhaft. Nicht unfreundlich aber irgendwie desinteressiert.

Wetter: Das Wetter hat sich perfekt gehalten. Wolken wechseln sich mit Sonnenschein ab. Gegen Abend klart es weiter auf und wir können einen sonnigen aber kühlen Abend verbringen.

Dienstag, 19. Juni 2012

Der Tag beginnt mit einem fast wolkenlosen Himmel. Wir haben am Abend zuvor bereits eine Bäckerei ausbaldowert und gesehen, dass sie direkt an der Hauptstrasse liegt. Deshalb macht Sylvia ausnahmsweise "d' Brötlirunde", während Bruno und Lobo den morgendlichen Spaziergang absolvieren. Auf der Runde versucht Bruno mit dem iPhone ein offenes WLAN zu finden. Bingo! Keine 2 Minuten später kann er die ersten E-Mails abrufen. Nach einem ausgiebigen Frühstück und einem Schwatz mit dem sehr netten „Havenmeester“, der sich noch einmal für unseren Besuch in Kortrijk bedankt, machen wir uns auf den Weg in Richtung Menen.

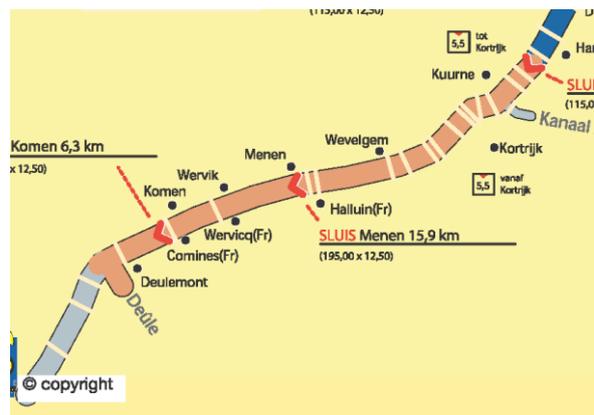
Die Informationen des „Havenmeesters“ sind klar und deutlich: „Lasst den „Kanaal Kortrijk - Bossuit“, da gibt es nichts zu sehen“. Bruno hätten die 9.5 Meter und die 14 Meter Schleuse gereizt. Die Aussicht nur durch Industriegebiet zu fahren dämpft entschieden den Reiz der hohen Schleusen. Deshalb entscheiden wir uns den „Vorsprung“ auf die Reiseroute zu halten und ihn für später aufzuheben.

Wir erhalten von der Kanalüberwachung grünes Licht für die Ausfahrt aus dem Hafen, den wir gegen 11:00 Uhr verlassen. Die Kanalüberwachung muss vor der Ausfahrt informiert werden, weil in Kortrijk ein Teil des Ufers neu befestigt wird und in der Baustellenzone Einbahnverkehr angesagt ist. Nach der Baustelle sehen wir den zweiten Anleger von Kortrijk. Ein kurzer Steg, direkt am Fusse eines Parkplatzes. Einmal mehr hatten wir Glück in der Auswahl unseres Liegeplatzes.

Die weitere Fahrt verläuft ruhig und beschaulich. Mit 6 km/h tuckern wir die „Leie“ hoch und begegnen diversen Frachtschiffen.

In Menen legen wir kurz an. Während Bruno und Lobo einen Spaziergang unternehmen bereitet Sylvia in der Kombüse ein paar Häppchen zu.

Kurz nach Menen erreichen wir die „Sluis Menen“. Ein perfektes Anlegemanöver vor der Schleuse und ein perfektes Anlegemanöver in der Schleuse zeigten, dass wir die Motoryacht „Gerbrich“ zu zweit gut im Griff haben.



Wir folgen weiter der „Leie“, die jetzt „Lys“ heisst und die Grenze zwischen Belgien und Frankreich bildet bis nach Wervik. Im Yachthafen „VPF De Balokken“ finden wir gegen 15:45 Uhr einen sehr schönen Platz.

Einmal mehr sind wir auf der Suche nach einem Wasserschlauch! Gemäss Gwen sollte in jedem Hafen ein Schlauch vorhanden sein. Bis jetzt haben wir noch keinen gefunden. Auch hier zuckt der „Havenmeester“ nur mit den Schultern und sagt, dass er auch keinen Schlauch hätte bzw. dass wir uns bei einem anderen Gast im Hafen einen Schlauch ausleihen sollen. Nun denn, ein holländischer Skipper am Nachbarsteg hilft uns bereitwillig aus.

Nach einem guten Bordessen, Schweinekoteletten mit Salat und einem doppelten Dessert, Sylvia kaufte am Morgen und Bruno am Nachmittag je ein Patisserie, ist es langsam an der Zeit in die Koje zu kriechen. Die Nachbarn links und rechts geben auch Ruhe und so steht einer ruhigen Nacht nichts im Weg.

Etappe: In diesem Abschnitt merkt man, dass man einen Fluss befährt. Er wird immer etwas enger. Deshalb dürfen diesen Abschnitt der „Leie“ nur noch Frachtschiffe bis max. 1'350 Tonnen befahren.

Stadt: In Wervik wäre es gut, ein Fahrrad dabei zu haben.

Hafen: Der Yachthafen „VPF De Balokken“ liegt in einem alten Seitenarm der „Leie“, auf einer Insel, und ist gegen den Schwell der vorbeifahrenden Frachtschiffe nicht besonders geschützt. Der „Havenmeester“ ist gleichzeitig der Wirt des Clublokals. Sowohl er wie auch seine Frau sind sehr nett und hilfsbereit. Das Lokal ist abends ab 19:00 Uhr geschlossen und somit nicht für den grossen Landgang geeignet. Am gegenüber liegenden Ufer, auf der französischen Seite, steht eine Fabrik in der dauernd ein Gebläse läuft. Der einzig negative Punkt.

Wetter: Das Wetter spielt mit. Sonnenschein begleitet von einzelnen Wolkenfetzen bildet die Grundlage für einen schönen, warmen Tag.

Mittwoch, 20. Juni 2012

Ein wunderschöner Morgen. Die Nacht war mild und das Deck ist auch am Morgen trocken. Die Feuchtigkeit hält sich also in Grenzen und es verspricht ein schöner Tag zu werden.

Bruno und Lobo machen sich einmal mehr auf die Suche nach frischem Brot. Vom Hafen über die Brücke, beim Tabakmuseum, das in einer alten Windmühle untergebracht ist, nach rechts und ... eine Anwohnerin hilft weiter: „Nächste Strasse links und dann in der Ecke ...“ Also links um die Ecke, rein in die Strasse - da ist keine Bäckerei. Wir folgen der Strasse bis zum Ende und fragen dort einen Strassenarbeiter. „Na, hier“ lautet die Antwort und siehe da, wir stehen vor einer Bäckerei, die nicht angeschrieben und am Mittwoch geschlossen ist. Also weiter. Rechts die Strasse runter bis zur Tankstelle und noch einmal kurz nachgefragt. „Ja, die Bäckerei, wo war die gleich? Dort hinten, aber die hat am Mittwoch zu. Dann wäre da noch eine Bäckerei diese Strasse runter, die Erste rechts und dann gleich nach der Rondelle rechts im Eck.“

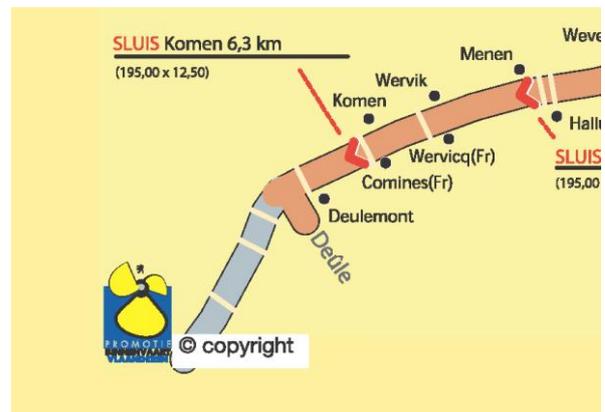
Hurra! Wir haben die Bäckerei gefunden und Brot gekauft. Der Bäcker spricht perfekt französisch. Bei dem Kauderwelsch, das hier sonst die Regel ist, eine schon fast erfreuliche Ausnahme.

Wo geht es jetzt zurück zum Schiff? Irgendwo weit entfernt sehen wir den Kirchturm und verwenden ihn als erste Peilmarke. Beim „Steenackerplatz“ finden wir sogar einen Stadtplan. Wir orientieren uns kurz, laufen prompt in die falsche Richtung, drehen um und finden auf dem Weg zum Schiff – na, was wohl? Richtig, mindestens drei weitere Bäckereien.

Gegen 11:00 Uhr legen wir nach einem kurzen Schwatz mit den Nachbarn vom Steg ab.

In langsamer Fahrt folgen wir weiter der „Leie“. Als wir uns bei der „Sluis Komens“ telefonisch melden fragt der Schleusenwärter nach der Immatrulationsnummer der Motoryacht. Hmm? Keine Ahnung wovon er spricht. Freundlich fordert er mich deshalb auf mit den Schiffspapieren das Schleusenbüro aufzusuchen.

Im Schleusenbüro sitzen drei Personen. Der Capitaine, der „Computerspezialist“ und der Mechaniker. Nach kurzer Suche in den unergründlichen Gefilden der Schiffsdatenbank wird sogar unser „Gerbrich“ gefunden. Unter der Nr. 4'550 soll er in Wallonien registriert sein. Wir bekommen sogar ein Print-Out, das wir zu den Schiffspapieren legen können. Super Service!





Sluis Armentières

Nach der Ortschaft Deulemont halten wir uns rechts, um weiter der „Leie“ zu folgen und erreichen im Lauf des früheren Nachmittags die „Sluis Armentières“. Hier werden wir vom Schleusenwärter gefragt, ob wir eine VNF Vignette hätten. Nein, haben wir nicht. Also mit den Schiffspapieren ins Schleusenbüro. Nach einiger Zeit sind wir stolze Besitzer einer VNF Vignette, die 16 Tage gültig ist. Drei Tage plus ein Tag Verlängerung wäre teurer. Da wir nicht genau wissen wie lange wir in Frankreich fahren haben wir uns für die längere Variante entschieden.

Der nette und hilfsbereite Schleusenwärter übergibt uns noch eine Fernsteuerung für die nachfolgende Schleuse. Er macht etwas Werbung für Armentières. Als wir die Ortschaft durchfahren und uns bewusst wird, dass wir 16 Tage auf den Kanälen Frankreichs fahren dürfen, entschliessen wir uns den „Port de Plaisance“ von Armentières aufzusuchen.

Der Hafen liegt in einem Park. Wir werden von einem Knaben eingewiesen und legen mit Hilfe von diversen Bootseignern gegen 15:00 Uhr an einem etwas kurzen Steg an. Nicht optimal aber da weder Sturm noch Gewitter angesagt sind sollte es gehen.

Die Capitainerie ist nicht besetzt. Ein Nachbar meint, dass der „Capitaine du Port“ gegen 16:00 Uhr auftauchen sollte. Leider nein. Wir machen uns auf den Weg um einzukaufen und folgen dem Rat unseres Platznachbarn, uns am Parkeingang zu melden, damit wir ohne Eintritt zu bezahlen wieder zum Schiff zurück können. Immer noch kein „Capitaine du Port“. Bruno ruft die Nummer an, die an der Türe der Capitainerie für den Fall der Abwesenheit angegeben ist. Ja, der „Capitaine du Port“ sei krank und ich solle doch im Büro des Parks vorbeikommen, damit wir das mit der Platzgebühr regeln könnten. Also, einmal mehr ein Fussmarsch angesagt.

Nachdem alles geregelt ist verbringen wir einen ruhigen, gemütlichen Abend an Bord mit einem feinen Surimi / Krabben Mix als Hauptgang, mit Käse zum Dessert und alles begleitet von einem guten Glas Rotwein.

Etappe: Bei der Schleuse von Comines beginnt das französische Hoheitsgebiet. Die Franzosen erfassen alle Schiffe, die hier nach Frankreich einfahren. Die Kanäle Frankreichs werden von der VNF (Voies Navigables de France) betreut, die dafür eine Benutzungsgebühr erhebt. Die Gebühr wird nach m^2 berechnet. Für die „Gerbrich“ mit 11 Metern Länge und 3.45 Metern Breite sind für 16 Tage rund € 75.-- fällig.

Stadt: Wie bereits in Wervik würde auch in Armentières ein Fahrrad gute Dienste leisten. Das Stadtzentrum ist relativ weit vom Hafen entfernt.

Hafen: Der „Port de Plaisance“ in Armentières liegt recht versteckt in einem Park mit Wander-, Grill- und Bademöglichkeit. Die Stege sind nur bedingt für so grosse Schiffe geeignet. Wenn der „Capitaine du Port“ anwesend gewesen wäre hätte er uns wahrscheinlich um platziert.

Wetter: Das Wetter hat sich sehr gut gehalten. Der Sonnenschirm und ein kühles Bier auf dem Achterdeck sind eine willkommene Abwechslung.

Donnerstag, 21.6.12

Um 5 Uhr (einmal nicht erst um 7) ist die Welt noch in Ordnung. Es scheint wieder ein schöner Tag zu werden. 8:30 Uhr - es regnet. Die Regentropfen trommeln auf das Deck, ein Grund sich noch einmal in der Koje zu drehen. Trotzdem - wir müssen vorwärts machen. Bruno und Lobo machen sich einmal mehr auf die Suche nach frischem Brot. Kaum 10 Minuten unterwegs hört der Regen auf und es wird so richtig schwül. Schweissgebadet, aber immerhin mit frischem Brot, kommen die beiden nach rund 1 Stunde zurück auf das Schiff.

Kurz vor 11:00 Uhr laufen wir aus dem „Port de Plaisance Les Prés du Hem“ aus. Unterhalb Armentières sehen wir einen wunderschönen Anleger. Der Nachteil, wenige Meter neben dem Anleger verläuft die Autobahn über die „Lys“!

Wir begegnen keinem anderen Schiff, sind allein auf der „Lys“ unterwegs.

Vor der Schleuse „Bac Saint-Maur“ drücken wir auf den 1. Knopf unserer „Télécommande“. Tatsächlich - es bewegt sich was. Beim Einfahren in die Schleuse, wir wollen an Steuerbord anlegen, kommt es zu einer unsanften Berührung mit der Schleusenwand auf der Backbordseite. Aus einem nicht nachvollziehbaren Grund läuft das Schiff aus dem Ruder und, Murphy schlägt voll zu, es sind auf der Backbordseite keine Fender gesetzt. Bis jetzt brauchten wir sie nicht. Die Schleusen waren schliesslich 11 bis 12 Meter breit. Diese Schleuse ist nur 5.75 Meter breit. Na ja, wir werden es Gwen bei der Rückgabe des Schiffs beichten.

In Estaires machen wir eine kurze Mittagspause und schon geht es weiter nach Merville. Wir rufen den Schleusenwärter an und teilen ihm mit, dass wir vor der Schleuse stehen. Er meint, wir seien noch vor der Schleuse „Bac Saint-Maur“ und weist uns darauf hin, dass diese Schleuse automatisiert sei. Wir wiederum meinen verstanden zu haben, dass auch die Schleuse vor uns in Merville automatisch sei. Kein Rotlicht, kein Hinweis auf die „Télécommande“ - also noch einmal den Schleusenwärter angerufen um den Sachverhalt zu klären.

Als wir in die Schleuse von Merville einfahren, wie könnte es anders sein, beginnt es zu tröpfeln. Nach dem Schleusenmanöver sehen wir vor uns eine schwarze Wand, aus der Blitze zucken.



Ecluse de Saint-Venant

Unterwegs zur Schleuse von Saint-Venant. Hoffentlich geht das mit dem Gewitter gut. Doch, je näher wir Saint-Venant kommen, umso heller wird es. Bei wunderbarem Sonnenschein passieren wir die Schleuse und legen gleich dahinter gegen 17:00 Uhr am Festmacher, dem „Halt Nautique“ an.

Eine Stunde und eine Flasche Weisswein später entlädt sich doch noch ein Gewitter über Saint-Venant. Wir ziehen uns von Deck in den Salon zurück, die Fischer am Ufer packen ihre Sachen und der Regen prasselt kurzzeitig in Strömen vom Himmel. Wenig später klart es auf und es verspricht ein wunderschöner Abend zu werden.

Ein Bordessen ist angesagt. Ein Hohrückensteak vom Grill mit Saucenwaren und Salat. Es ist trocken und ruhig.

Nach dem Essen sind wir friedlich am Monopoly spielen, als plötzlich ein Geschrei los geht und jemand an unser Schiff schlägt. Wir springen auf und blicken durch das Salonfenster in das blutüberströmte Gesicht eines offensichtlich sturzbetrunkenen Mannes, der mit Fusstritten unser Boot traktierte und von einem zweiten Mann, anscheinend seinem Kumpel, abgelenkt und weggeschickt wird. Weiter weg traktiert er mit Fusstritten ein Wohnmobil, wieder weggeschickt sind dann noch weitere Gegenstände an der Reihe.

Mit Turnschuhen gegen 3 bis 4 Millimeter Stahl zu treten um Schaden anzurichten - ein hoffnungsloses Unterfangen. Da geht nichts kaputt, nicht einmal die Farbe ist zerkratzt. Die Dame im Wohnmobil ist da anderer Ansicht und versucht die Polizei anzurufen, während sie zetert: „Überall sind die Flics unterwegs nur nicht dort, wo man sie braucht!“. Als sie sieht, dass der Randalier wieder zurück kommt, ergreift sie die Flucht. Wir verhalten uns vorerst ruhig, jedoch in Verteidigungsposition. Als er dann zusammen mit seinem Kumpel endgültig abzieht, wohl weil sie annehmen müssen, dass inzwischen die Flics alarmiert wurden, wechseln wir an das gegenüberliegende Kanalufer und schlagen auf dem Gelände des „Port de Plaisance“ unsere „Nägel“ ein.

Es dauert, bis der Adrenalinpiegel sinkt. Ein kurzer Blick aufs iPhone offenbart, dass es hier im Hafen ein offenes WLAN gibt. Also noch schnell die Mails downloaden. Inzwischen kommt Wind auf. Er nimmt an Stärke laufend zu.

Etappe: Die „Lys“. Wenn wir die vielen Plastikflaschen ausblenden, die im Wasser schwimmen, ist es eine sehr idyllische Fahrt. Je näher wir Aire-sur-le-Lys kommen, umso enger und romantischer wird der Fluss. Gut zu wissen, dass ab der Verzweigung von Deulemont nur noch Frachter bis 300 Tonnen erlaubt sind. Auf der WEB Site www.water-ways.net wird die „Lys“ als anspruchsvoll taxiert.

Wetter: Das Wetter ist durchgezogen. Am Morgen Regen, anschliessend bewölkt mit einigen Aufhellungen. Schwül. Am Abend Gewitter und anschliessend stark auffrischender Wind.

Freitag, 22. Juni 2012

Nach einer nicht ganz so guten Nacht läuten wir gegen 7:30 Uhr zur Tagwache. Bruno und Lobo machen sich einmal mehr auf Brotsuche und werden wieder fündig. Wir können uns Zeit lassen, haben wir doch mit dem Schleusenwärter vereinbart, dass wir erst gegen 10:30 Uhr losfahren und somit gegen 11:00 Uhr an der nächsten Schleuse sind.

Um 10:15 Uhr legen wir bei starkem Wind ab. Die „Gerbrich“ ist nicht anfällig auf die Windböen und lässt sich nach wie vor gut manövrieren. Wir folgen weiter der „Lys“. Die Wassertiefe nimmt stetig ab, der Wasserweg wird laufend schmaler. Hoffentlich kommt uns kein grösserer Frachter entgegen, sonst wird's eng!

Um Punkt 11:00 Uhr sind wir, wie vereinbart, bei der „Ecluse de Cense à Witz“. Nach zwei Telefonanrufen, der erste Anruf geht auf die Combox, sagt uns der Schleusenwärter, dass er „en route“ sei.

Um 11:15 Uhr trifft eine Schleusenwärterin ein. Sie wird uns bis zur „Ecluse de Fort Gassion“ am „Canal d'Aire“ bzw. am „Canal de Neuffossée“ begleiten.

Der Wind legt immer stärker zu und, wie es sich gehört, bei den Schleusenmanövern schüttet es wie aus Kübeln. Dazwischen klart es wieder auf, bleibt aber grau.



Ecluse de Cense à Witz

Wir passieren die letzte Schleuse der „Lys“ bei strömendem Regen. Wir versuchen nach der Schleuse für eine kurze Mittagspause anzulegen, hoffnungslos. Einerseits werden wir vom extremen Schwell der Frachtschiffe auf dem grossen Kanal vor uns durchgeschüttelt, andererseits macht uns der Wind extrem zu schaffen und nicht zuletzt ist die Spundwand der Kanalböschung nicht über alle Zweifel erhaben.

Sylvia macht mit Lobo trotzdem einen kurzen Spaziergang. Nach ca. 10 Minuten geht es weiter auf die „Autobahn“, den Kanal „Liaison Dunkerque – Escaut, Grand Gabarit“. Bis Saint Omer liegen 19.5 km vor uns.

Sehr starker Wind und immer mehr blaue Löcher am Himmel begleiten uns. Grosse Frachtschiffe in Fahrt, bis 3'000 Tonnen wären hier zugelassen, sehen wir keine, dafür liegen verschiedene Kähne vertäut am Ufer.

Wir erreichen die Schleuse „Les Fontinettes“. Ein Telefonat mit dem Eclusier setzt uns darüber in Kenntnis, dass wir zu warten hätten. Wir entschliessen uns vor der Schleuse einen Poller zu suchen und festzumachen. Der Wind legt immer noch zu.

Während wir warten machen wir einen Anruf im Hafen „Arques Plaisance“ und fragen, ob noch ein Platz für ein 11 Meter Schiff frei ist. Hurra! Es klappt. Die Nacht ist gesichert.

Wir warten jetzt schon rund 30 Minuten. Plötzlich wechselt das Licht von rot auf rot /grün. Es kann also nicht mehr so lange dauern. Irgendwann tauchen in der Schleuse das Verdeck und später der Rumpf eines Frachters auf. Verdammt, das Ding von Schleuse könnte recht tief sein!

Wir fahren in die Schleuse ein und legen uns zuvorderst an einen Schwimmpoller. Hinter uns macht ein französisches Privatboot fest und hinter dem Franzosen fährt noch ein Frachtschiff mit in die Schleuse ein.

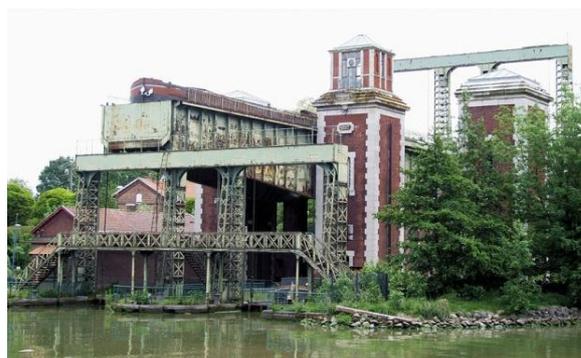
Mit der mittleren Klampe versuchen wir uns an der Leiter zu halten. Eine Heckleine - aussichtslos. Bereits nach kurzer Zeit halten wir nur noch das äusserste Ende in Händen und müssen sie einholen. Weitere Poller oder Festmacher gibt es keine. Die fehlende Heckleine rächt sich. Wir stehen nach kurzer Zeit fast quer in der Schleuse. Der Schleusenwärter fordert uns auf das Heck näher an die Mauer zu bringen. Denkste. Von hinten drückt der Wind, der in die Schleuse bläst. Zum Glück können wir mehr Bugleine geben, da wir am Schwimmpoller liegen.

Das Heck ist wieder an der Wand und das Schleusentor geht auf. Wir haben soeben die zweitgrösste Schleuse Europas „bezwungen“. Die Schleuse hat eine Länge von 144.60 Meter, eine Breite von 12 Meter und der Hub beträgt immerhin 13.13 Meter.

Bei der Ausfahrt aus der Schleuse werden wir geduscht. Aus dem Tor im Stil einer Guillotine läuft noch jede Menge Wasser herab. Trotzdem schauen wir, dass wir weiter kommen. Hinter uns fährt der Frachter langsam aus der Schleuse. Wir geben „Stoff“ um etwas Distanz zwischen ihm und uns zu bringen.

Auf dem Weg zur nächsten Schleuse sehen wir an Steuerbord das alte Schiffshebewerk von „Les Fontinettes“.

Die „Ecluse des Flandres“ ist ebenfalls 144.60 Meter lang und 12 Meter breit, aber nicht ganz so tief. Wie die „Ecluse des Fontinettes“ könnte sie mit einem Tor in zwei Teile unterteilt werden (45 Meter und 91.60 Meter). Könnte bedeutet, dass da, wo das Tor auf der rechten Seite sein sollte, nur noch ein grosses, mit Wasser gefülltes Loch in der Wand ist.



Schiffshebewerk von Les Fontinettes

Wir legen wieder sehr weit vorne an. Der Franzose legt von uns aus gesehen hinter dieser schadhafte Stelle an und ist mit seinen Leinen so beschäftigt, dass er nicht merkt, dass ihm der Frachter von hinten gefährlich nahe kommt und ihn schliesslich anschubst. Er holt die Leinen ein um näher zu uns aufzuschliessen und landet, abgedrängt durch den Wind, prompt in der schadhafte Stelle. Erst schlitz er einen Fender auf und zu guter Letzt rumst es noch ganz schön, als er mit dem Unterwasserschiff gegen die Mauer oder die Reste des zerstörten Tors fährt.

Der Wind und das lange Warten, bis der französische Kollege sein Boot in Position gebracht hat, bewirken, dass wir wieder fast quer in der Schleuse stehen. Wir können noch korrigieren bis dann aber die Taue zu kurz sind und ein Manövrieren verunmöglichen. Zum Glück schleusen wir ab, also abwarten bis das Wasser abgelaufen ist und sich die Tore öffnen.

Gegen 16:30 Uhr haben wir es geschafft. Die Einfahrt in den Hafen und das Anlegen am Steg ist trotz des noch immer wütenden Windes eine der leichteren Übungen des Tages.

Lobo schleicht sich kurz nach dem Anlegen selbstständig von Bord und legt sich in sicherer Entfernung in den Schatten der Bäume. Er wird erst wieder „lebendig“ als er uns von Bord gehen sieht. Wir machen uns auf in die Stadt um einzukaufen. Die Tipps der sehr netten Hafenmeisterin treffen zu und wir finden alles, was wir suchen.

Nach dem Einkaufstripp nehmen wir unter Deck den obligaten Ankertrunk zu uns. Der Wind weht nach wie vor so stark, dass sich selbst auf kürzeste Entfernung im Wasser Wellen aufbauen.

Sylvia bereitet das Essen zu. Spaghetti und Salat stehen auf dem Menü. Mmmmm....

Etappe: Die „Liaison Dunkerque – Escaut, Grand Gabarit“ wird auf der WEB Site www.waterways.net als „sehr anspruchsvoll“ deklariert. Erlaubt sind hier Schubverbände bis 3'000 Tonnen.

Hafen: Der Hafen „Arques Plaisance“ liegt in einem Bassin abseits des Kanals. Der Schwell der grossen Frachter ist kaum spürbar. Die „Capitaine du Port“ ist sehr freundlich und hilfsbereit. Wasser und Strom sind gegen Entgelt verfügbar.

Wetter: Der Himmel ist den ganzen Tag über stark bewölkt. Zum Teil gehen Schauer nieder (vor allem während den Schleusenmanövern). Der Wind ist bereits am Morgen sehr kräftig und frischt im Lauf des Tages noch mehr auf. Im Durchschnitt dürfte eine 5, in Böen eine 7 drin liegen. Gegen Abend vertreibt der Wind die Wolken.

Samstag, 23. Juni 2012

Nach einer ruhigen Nacht, der Wind hat, bis auf einzelne, starke Böen, nachgegeben, stehen wir gegen 8:45 Uhr auf. Bruno und Lobo machen sich zum allmorgendlichen Spaziergang bereit.

Auf der „Brötlitour“ machen sie zu Fuss einen Abstecher zum alten Schiffshebewerk von „Les Fontinettes“. Das alte, verrottete Ding wird als Attraktion vermarktet und es gibt tatsächlich einen Schalter, an dem Eintrittskarten verkauft werden. Trotzdem. Die Konstruktion des Schiffshebewerks ist sensationell. Drei hohe Türme bilden die Führung für zwei Wannens, in denen die Schiffe angehoben bzw. abgesenkt werden. Die Wannens stehen je auf einer dicken Säule. Die obere Wanne wird mit etwas mehr Wasser (65 Tonnen) gefüllt. Sie drückt nun nach unten, worauf die andere Wanne auf ihrer Säule nach oben gepresst wird. Die Kraftumsetzung erfolgt hydraulisch.



http://fr.wikipedia.org/wiki/Ascenseur_à_bateaux_des_Fontinettes

Irgendwie wird es spät. Wir quatschen noch mit dem französischen Kollegen, fragen, ob wir seinen Wasserschlauch haben könnten, um Wasser zu bunkern. Das wiederum müssen wir der Hafenmeisterin bezahlen etc. Schliesslich verabschieden wir uns von der Hafenmeisterin, die uns alles Gute, gute Reise und eine gute Heimkehr in die Schweiz wünscht. Ein wirklich sehr netter Empfang und eine sehr nette Betreuung insgesamt.

Zunächst folgend wir der „Autobahn“ in Richtung Dünkirchen. Eigentlich wollen wir den „Canal de Bourbourg“ befahren, ein genaueres Studium der Karte offenbart uns, dass wir rund 10 km mehr Distanz, mindestens eine Schleuse und 5 Brücken zu bewältigen hätten. Wir entscheiden uns weiter der „Autobahn“ zu folgen, weil wir zu einer „christlichen Zeit“ in Bergues sein wollen. Der französische Kollege sagte uns im Hafen, dass er auch den „Canal de Bourbourg“ befahren wolle. Als er in der „Ecluse Holgue - Watten“ hinter uns anlegt frage ich ihn, ob er nicht den anderen Weg nehmen wolle. Der „Canal de Bourbourg“ ginge vor der Schleuse links weg. Er konsultiert kurz die Karte und sagt: „Non, non – le branchement vas venir après l'écluse!“

Ok, nach rund 13.5 km kommen wir an die Einmündung des „Canal de Bourbourg“. Prompt biegt der französische Kollege links ab. Eigentlich hatten wir beide recht. Nur bei seiner Version geht's in die falsche Richtung, nämlich „zurück zum Start“.

Wir folgen unbeirrt dem Kanal in Richtung Dünkirchen. Einerseits enttäuscht, dass uns keine grossen Kähne begegnen, andererseits auch froh, dass sie uns nicht überholen. Von der Bugwelle eines 3'000 Tonnen Schubverbandes „weggeschoben“ und anschliessend von der Heckwelle wieder „angesogen“ zu werden ist nicht gerade die Idealvorstellung.

Problemlos erreichen wir die „Ecluse Jeu de Mail“. Das Licht steht auf rot. Ein Anruf beim „Eclusier“ geht auf die Combox, er sei beschäftigt und deshalb nicht erreichbar. Plötzlich sehen wir, dass unten ein Schiff in die Schleuse einfährt. Also warten wir ab.

Der französische Kollege hat inzwischen auch festgestellt, dass der „Canal de Bourbourg“ in die falsche Richtung verläuft, richtigerweise die Entscheidung getroffen, die „Dérivation de Mardyck“ zu meiden und uns zu folgen. So treffen wir uns vor der Schleuse wieder.

Tatsächlich erhalten wir grünes Licht und fahren in die Schleuse ein. Der „Eclusier“ nimmt unsere Schiffsdaten auf. Wir seien ihm von Watten nicht gemeldet worden und er finde uns im Computer nicht. Na ja, wenn es weiter nichts ist ... Das Schleusenmanöver verläuft ohne Komplikationen, jedoch extrem langsam. Die Tore schliessen sich im Zeitlupentempo, das Wasser scheint kaum abzufließen und bis die unteren Tore offen sind...

Wir suchen den Weg bzw. den Kanal nach Bergues. Fündig geworden folgen wir dem Kanal durch dicht besiedeltes Gebiet. Eine dicht befahrene Strasse folgt dem Kanal und verhindert, dass romantische Gefühle aufkommen.

Nach rund 8 km sehen wir die Stadt Bergues. Eine kleine Festung. Am „Halte Nautique“ liegen bereits ein Belgier und ein Holländer. Bruno entscheidet, dass der Platz zwischen den beiden Schiffen ausreicht, um anzulegen. Das erste Wendemanöver über den Steuerbordbug bricht Bruno nach 2/3 ab, der Wind drückt den Bug zu stark weg. Das zweite Wendemanöver, diesmal über den Backbordbug, gelingt und Bruno setzt zur Landung am Steg an. Auch hier spielt der Wind eine entscheidende Rolle. Der Bug ist dem Holländer schon gefährlich nahe, das Heck noch fast „mitten im Bach“. Es geht schliesslich alles gut. Eine helfende Hand vom holländischen Schiff übernimmt am Steg die Vor- und die Heckleine. Das Schiff noch etwas verholt und wir liegen sicher vertäut gegen 17:30 Uhr am Ponton von Bergues.



Altstadt von Bergues

Bruno begibt sich mit Lobo auf einen kurzen Spaziergang. Das Städtchen ist sehr interessant und bietet einiges an Sehenswertem. Wir beschliessen an Bord zu essen, obwohl sich in unmittelbarer Nähe ein mit „Gault-Millau“ Punkten ausgezeichnetes Restaurant befindet.

Mit einem feinen Bordessen und einem Spiel, diesmal nicht Monopoly, beschliessen wir den Abend.

Etappe: Der „Canal de Bergues & l’Aa“ ist ein relativ gerader Kanal, der auf der einen Seite von einer dicht befahrenen Strasse begleitet wird. Nach der Durchfahrt von Dünkirchen, hier führen ein paar Brücken über den Kanal, gibt es nichts Spektakuläres zu sehen.

Stadt: Die Stadt Bergues ist sehr schön und aus touristischer Sicht perfekt. Leider ist der Anleger viel zu klein, bietet weder Wasser noch Strom und ist mit vielen Glasscherben übersät. Perfekt für Lobos Pfoten! Trotzdem, Bergues ist sehenswert. Wie heisst es auf einer Tafel am Ortseingang: „Un des plus beaux détours“.

Wetter: Das Wetter hat sich von der schönen Seite gezeigt. Einzig der Wind bläst nach wie vor in Böen sehr stark.

Sonntag, 24. Juni 2012

Es ist 7:30 Uhr, wir stehen das erste Mal auf und beschliessen gleich wieder unter die Decke zu schlüpfen. Es regnet. Eine Stunde später ist dann doch definitiv Tagwache angezeigt. Wir wollen ja heute noch ein Stück weiter. Sylvia holt Brot, Bruno und Lobo machen sich auf die morgendliche Runde.

Gegen 10:30 Uhr legen wir vom Steg in Bergues ab, es regnet noch immer. Der Wind scheint sich dafür in Grenzen zu halten.

In Dünkirchen biegen wir rechts ab in den „Canal de Furnes“ und fahren Richtung Veurne. Als erstes Hindernis steht die „Ecluse de Furnes“ auf dem Programm. Nach ein paar unübersichtlichen Kurven nähern wir uns schon bald der Schleuse, bekommen rot/grün, die Tore öffnen sich, die Ampel zeigt schliesslich grün und wir fahren in die Schleuse ein. Eine perfekte Landung an Steuerbord, hier sind die wenigen Poller und Haken zu finden, an denen wir anlegen können. Mist! Auf Backbord hängt eine Tafel und etwas davon entfernt eine gelbe Fernsteuerung. Das verheisst nichts Gutes. Die Schleuse ist nicht bedient. Also ablegen und nach Backbord wechseln. Sylvia gelingt ein super Wurf mit der Leine, sodass sie das Schiff vorne gut halten kann. Hinten ist es an einem Haken in der Wand festgemacht.

Auf der Tafel steht, dass wir den „Boutton noir“ zu drücken hätten. Die Fernsteuerung hat aber einen schwarzen und einen weissen „Boutton“. Bruno folgt der Instruktion und drückt den schwarzen Knopf. Das offene Schleusentor geht zu und „rien ne vas plus“. Was nun? Bei Problemen soll über VHF Kanal 73 Hilfe angefordert werden. Eine Telefon Nummer gibt es nicht. Schon wieder fehlt uns das Funkgerät!

Bruno greift zum Handy und ruft beim Schleusenwärter der „Ecluse Jeu de Mail“ an. Dieser ist sehr hilfsbereit und teilt Bruno die Telefon Nummer der Hafenbehörde mit, die für diese Schleuse zuständig sei. Dort angerufen heisst es: „Ich kümmere mich!“. Tatsächlich, nach ca. 10 Minuten tauchen zwei Männer auf und bringen die Schleuse wieder in Gang.

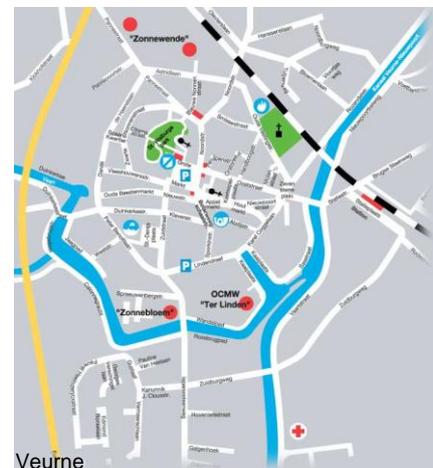
Wir folgend dem „Canal des Furnes“ und sehen vor uns eine Hebebrücke. Das Signal steht auf rot. Also wieder zum Handy gegriffen und angerufen. „Je viens tout de suite“ heisst es. Der Wind hat inzwischen in Böen auf 6 - 7 aufgefrischt, bläst von hinten ans Heck und schiebt uns vor sich her. Wir beschliessen sicherheitshalber am Anleger festzumachen, um nicht zum Spielball des Windes zu werden.

Die Brückenwärterin kommt nach ca. 5 Minuten, macht die Brücke auf und wir manövrieren mit heftigem Rückenwind durch die enge Passage. Die zweite Brücke, die von der gleichen Brückenwärterin betreut wird, geht für uns „just in time“ auf.

Der Wind nervt langsam. In immer heftigeren Böen fegt er über das Land und schiebt uns weiter, von Frankreich über die Grenze wieder nach Belgien. Endlich, Veurne ist in Sicht. Noch ein paar enge, unübersichtliche Kurven und wir haben es geschafft. Denkste. Wir stehen vor der „Ieperbrug“ und müssen den Schleusenwärter der „Nieuwpoortsluis“ bemühen. Der Wind wütet noch immer, so beschliessen wir die Zeit am dafür vorgesehen Anleger zu verbringen.

Nach 10 Minuten taucht der Schleusenwärter auf und öffnet die Brücke. Wir fahren weiter bis zum Jachthafen, den wir kurz darauf gegen ca. 16:00 Uhr erreichen. Lediglich ein Platz scheint noch frei zu sein, in den unsere Yacht hinein passt. Leider liegt dieser Platz an einer hohen Quaimauer. Wie kommen wir dort bloss von Bord?

Sylvia ruft noch einmal die Nummer des Jachthafens an. Es ist wieder der Schleusenwärter, der uns mitteilt, dass er für den Hafen nicht zuständig sei. Wir sollen einfach einen freien Platz nehmen. Ok, dann gehen wir halt mal an die hohe Mauer und sehen, was wir machen können. Schliesslich können wir das Schiff so platzieren, dass wir über das Dach einen Ausschnitt im Geländer erreichen. So kommen wir wenigstens von Bord.



Nach dem obligaten Ankertrunk machen wir uns auf, die Stadt zu erkunden. Wir entschliessen uns der Brasserie Christophe einen Besuch abzustatten, essen feine „Mosselen met friet“ und trinken dazu ein Bier der Brasserie Christophe.

Etappe: Der „Canal des Furnes“ ist unspektakulär. Nicht sehr breit dafür mehrheitlich gerade.

Hafen: Veurne stellt die Liegeplätze für 2 Tage gratis zur Verfügung. Einziger Schönheitsfehler - niemand ist für den Hafen zuständig. Das Tourismusbüro sagt der Schleusenwärter ist verantwortlich, der sagt „ich nicht“. So wird der Ball hin und her gespielt. Wenn im Hafen kein Platz verfügbar ist wird es problematisch. Bis Adinkerke sind es ca. 6 km. Nur der Anleger dort ist direkt an der Hauptstrasse, ausser Schnaps und Tabakgeschäften gibt es dort nichts und das Beste, der Anleger hat keine Poller um festzumachen! Bis Dünkirchen sind es satte 22 km und bis Nieuwpoort sind es auch rund 11 km. Oberhalb der Schleuse, in der Nähe der Eisenbahnbrücke ist in der Karte noch ein Anleger verzeichnet.

Stadt: Veurne ist wirklich sehenswert, vor allem der „Grote Markt“ und das Umfeld dieses Platzes.

Wetter: Am Morgen Regen und den ganzen starken Wind mit 6 bis 7 Windstärken. Der „Ostfriesenerz“ ist ganztägig Pflicht. Erst am Abend hellt es auf und die Sonne scheint noch ein wenig.

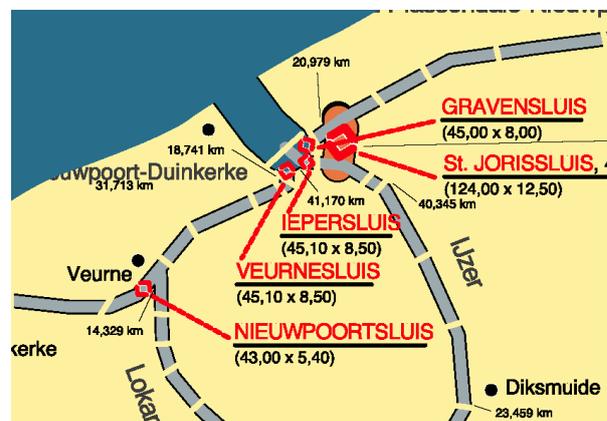
Montag, 25. Juni 2012

Nach einer ruhigen Nacht im Hafen von Veurne kriechen wir gegen 8:30 Uhr aus der Koje, Bruno geht mit Lobo gassi und Sylvia rennt einmal mehr dem Brot nach. Nach und nach leert sich der Hafen. Hinter uns liegt eine Peniche, die gegen 11:00 Uhr ablegt und in Richtung Schleuse einbiegt. Hurra - wenn wir uns anschliessen können wir uns das eine oder andere Telefon ersparen. Schnell merken wir, dass da etwas anderes abläuft. Die Peniche macht in der Schleuse fest, um Wasser zu bunkern. Bruno fragt den Skipper wohin er anschliessend fahre. „In Richtung Frankreich“ lautet die Antwort. Ok, wir müssen warten bis die Schleuse wieder frei ist.

Gegen 11:30 Uhr ist es soweit. Die Peniche verlässt rückwärts die Schleuse. Wir legen schnell ab und quetschen uns unter der Fussgängerbrücke, die über die Schleuse führt, durch. Da die Schleuse nur bei Hochwasser in Betrieb ist stehen die Tore auf beiden Seiten offen. Also nichts wie weg!

Na, das war wohl nichts! An der „Nieuwpoortbrug“ ist Feierabend. Gemäss Karte sollte sie 5 Meter lichte Höhe aufweisen. Wir passen nicht mal mit unseren 2.40 Metern unten durch. Also wieder die alt bekannte Nummer angerufen. „Ich komme sofort“. Sofort dauert in diesem Fall ca. 10 Minuten. Als wir unter der Brücke durch sind kommt bereits das nächste Hindernis ins Blickfeld, eine Eisenbahnbrücke. Bruno fragt den Brückenwärter wie viel Platz unter der Brücke sei. „2.50 Meter sollten es schon sein, sei ihm gesagt worden“. Ok, wir versuchen es. Keine Chance! Nicht einmal der Bugkorb passt unten durch. Der Schleusen- oder inzwischen Brückenwärter sieht, dass seine Angaben nicht stimmen und anbietet sich das Telefonat mit der Bahn zu übernehmen.

Wir warten bis 12:05 Uhr. Nachdem zwei Züge die Brücke passiert haben geht es jetzt doch vorwärts. Die Brücke wird angehoben, wir fahren zügig durch und kommen am Anleger vorbei, den wir gestern noch als Alternative zum Hafen in Betracht gezogen haben. Fehlanzeige. Ungenügende bis gar keine Möglichkeiten das Schiff festzumachen.



Wir folgen jetzt dem „Kanaal Nieuwpoort - Duinkerke“. In Wulpen sind wieder zwei Brücken mit einer Durchfahrtshöhe von 2.50 Metern in der Karte eingezeichnet. Die erste Brücke hat eine Höhe von rund 6 Meter. Wir sind auf die zweite Brücke gespannt. Hier scheinen die 2.50 Meter zu stimmen. Alles abgeräumt, Ständer, Mast und Flagge, passen wir knapp unter der Brücke durch.

Nach der Brücke beschliessen wir eine kurze Rast einzulegen. Die Tafel am Anleger verspricht eine Einkaufsmöglichkeit. Sylvia macht sich mit Lobo auf den Weg, den „Winkel“ zu suchen. Leider ohne Erfolg. Wir legen ab und nehmen die nächsten 7 km unter den Kiel. Bei 7 km/h rund eine Stunde. So sind wir gegen 14:50 in Nieuwpoort an der „Veurnesluis“. Vor uns ein Schiff, das wir in Veurne schon gesehen haben. Es wartet auf die Schleuse. Wir legen uns dahinter an den Anleger, um zu warten. Der Skipper ruft uns zu, dass vor 16:00 Uhr nicht zu machen sei.

Bruno beschliesst die Schleuse und deren Umfeld zu Fuss zu erkunden. Im alten Hafen, unterhalb oder oberhalb der Schleuse, das kann man so genau nicht sagen, ist Ebbe. Das Wasser läuft zurzeit auf. Das ist der Grund, weshalb wir die Schleuse nicht passieren können. Im alten Hafen hat es zu wenig Wasser.

Wir kommen mit dem Skipper der holländischen Yacht „Jonas“ ins Gespräch. Er anbietet sich, uns in den Hafen „Westhoek“ zu lotsen. Dankend nehmen wir an, zumal wir so eine ganze Menge von Anrufen sparen können.

Es ist 15:50 Uhr. Jetzt klappt es wie am Schnürchen. Rein in die „Veurnesluis“, 10 cm abgeschleust, raus aus der Schleuse und im alten Hafen kurz gewartet bis die „Gravensluis“ frei wird. Rein in die „Gravensluis“, ca. 1 Meter aufgeschleust und raus aus der Schleuse. Nach rund 1 km biegen wir scharf rechts ab und fahren in die „Sint-Jorissluis“ ein. Hier schleusen wir den vorher erarbeiteten Höhenunterschied von ca. 1 Meter wieder ab und sind im Hafen „V.V.W Westhoek“ angekommen.



Yachthaven V.V.W. Westhoek

Es sind noch etliche Gästeplätze frei. Wir steuern den äussersten Platz am Steg „I“ an und machen unser Schiff um 16.30 Uhr fest. Der holländische Skipper macht ebenfalls am Steg „I“ jedoch ein paar Boxen weiter weg fest.

Bruno absolviert den obligaten Besuch beim „Havenmeester“. Ein sehr netter Typ. Er spricht ganz gut englisch. Mit deutsch hätte er es nicht so besonders, teilt er Bruno mit. Als Bruno auf die Frage: „Woher kommen Sie?“ mit „aus der Schweiz“ antwortet taut der „Havenmeester“ noch mehr auf.

Bruno bedankt sich auf dem Rückweg vom „Havenkantoor“ beim Lotsen für seine Hilfe. Er fragt Bruno wohin wir morgen fahren wollen. „Nach Brügge“. „Nun“, meint er darauf, „wir fahren auch nach Brügge. Wir können gemeinsam fahren, wenn Sie wollen.“ „Danke, gern. Wann soll es los gehen?“ Er macht Bruno darauf aufmerksam, dass es auf dem Weg nach Oostende nur im „Paket“ weitergeht. Lediglich um 10:30 Uhr und um 16:30 Uhr werden die Schiffe von Nieuwpoort nach Oostende durchgelassen. Deshalb schlägt er vor, dass wir gegen 9:15 Uhr auslaufen sollten.

Sylvia unterhält sich derweil mit den Nachbarn am Steg. Sie geben uns die gleiche Info und noch ein paar weitere gute Tipps, bevor wir zum obligaten Ankertrunk übergehen.

Wir beschliessen im „De Ark“ essen zu gehen. Das Restaurant ist nur spärlich besetzt und wie anscheinend üblich wird bereits um 22:00 Uhr die „Polizeistunde“ ausgerufen.

Etappe: Der „Kanaal Nieuwpoort – Duinkerke“ ist ebenfalls nicht sonderlich spektakulär. Links und rechts ist flaches Land. Dazwischen ein Flugplatz, dessen Anflugschneise 90° zum Kanal verläuft. Eine relativ dicht befahrene Strasse zur Rechten und ein Fahrradweg zur Linken begleiten die Wasserstrasse.

- Hafen: „V.V.W. Westhoek“ ist ein relativ neuer Hafen mit allem Komfort. Die Kapazität des Hafens liegt bei 225 Plätzen, 30 davon sind Gästeplätze.
- Essen: Das Restaurant „De Ark“ ist gleichzeitig das Clublokal. Das Essen ist gut und preiswert.
- Stadt: Die Stadt Nieuwpoort bzw. der alte Hafen ist zu Fuss in ca. 20 Minuten erreichbar. Dort gibt es eine Bäckerei, diverse Restaurants und eine grosse Tramstation. Mit dem Tram kann der Rest der Stadt leicht erreicht werden.
- Wetter: Schön, warm, fast kein Wind. So richtig wie es sein sollte.

Dienstag, 26. Juni 2012

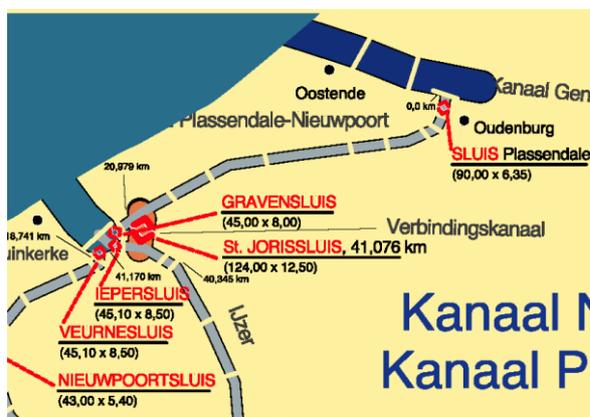
Wir wollen um 7:30 Uhr aufstehen. Ab 6:30 Uhr lässt uns der „vierbeinige Wecker“ Lobo keine Ruhe mehr. Bruno gibt dem „Stürmi“ nach, steht um 7:00 Uhr auf und macht sich auf die Runde. „Brot gibt es hier kein frisches, nur unten in der Stadt“, war die Auskunft gestern Abend. Nachdem Bruno und Lobo die Schleusen vom Vortag noch einmal aus einer anderen Perspektive angeschaut und dabei das Hafenbecken halb umrundet haben stehen sie vor einer Bäckerei. Super - auf das frische Brot verzichten wir heute. In der Eile des Aufbruchs hat Bruno vergessen Geld mitzunehmen!

Gegen 9.00 Uhr sind wir bereit zum auslaufen. Unser holländischer Lotse steht plötzlich da und meint, dass wir auch um 10:00 Uhr auslaufen könnten. Es würde immer noch reichen. Wir einigen uns auf 9.45 Uhr. Er informiert über Funk die Schleuse, dass wir dann auslaufen wollen.

Punkt 9:45 Uhr legen wir beide ab. Als wir auf dem Weg zur Schleuse sind sehen wir, dass noch zwei andere Schiffe mit uns nach Oostende fahren. Das Schleusenmanöver verläuft ohne Probleme und wir sind gegen 10:30 Uhr an der ersten Brücke, wo bereits ein weiteres Boot wartet. Der Brückenwärter öffnet die „Rattevallebrug“ bereits 5 Minuten früher und wir sind von jetzt an zu fünft auf dem Weg.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 7 km/h. Das erste Boot fährt schneller, unser Lotse hält sich an die Geschwindigkeit. Das führt im Lauf der Fahrt auf VHF Kanal 10 zu Ärger. Das führende Boot meint, dass sich unser Lotse gefälligst etwas beeilen solle. Na ja, der Klügere gibt nach und wir fahren etwas schneller. Solange der Brückenwärter nichts dagegen hat!

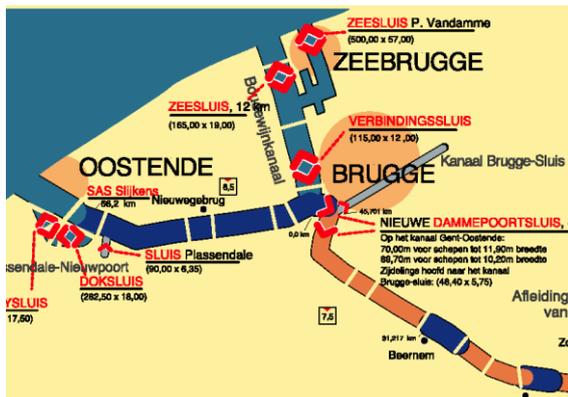
Wir passieren Brücke um Brücke. Der Rattevallebrug folgen die Slijpebrug, die Leffingbrug, die Gistelbrug, die Zandvoordebrug und die Kleine Plassendalebrug.



Die Fahrt ist anstrengend. Die Geschwindigkeit variiert dauern und man ist immer voll konzentriert. Unsere Yacht hat auch so ihre Tücken. Bei Standgas schlägt die Antriebswelle etwas, dann kommt eine Phase, in der der Motor schön ruhig läuft. Erhöht man die Drehzahl setzen Eigenschwingungen ein, die dann bei noch höherer Drehzahl wieder verschwinden. Welch ein Zufall, dass die „schlechten“ Eigenschaften des Motors genau in den Drehzahlbereichen liegen, die für die Fahrt im Konvoi ideal wären.

Gegen 13:00 Uhr haben wir es geschafft. Wir verlassen den „Kanaal Plassendale Nieuwpoort“ und fahren in den „Kanaal van Gent naar Oostende“ ein. „Autobahn fahren“ ist wieder angesagt. Mit nahezu Vollgas, also mit knapp 12 km/h, „rasen“ wir Brügge zu. Wir möchten uns eigentlich gern aus dem Konvoi ausklinken und etwas gemächlicher fahren. Ups - da haben wir doch voll vergessen, dass auch hier noch ein paar Brücken zu passieren sind. Also, der Konvoi bleibt uns erhalten.

Von Grossschiffahrt auch hier keine Spur. Wer hat bloss gesagt, dass auf den belgischen Gewässern eine ganze Menge an grossen Lastkähnen unterwegs sei?



Wir kommen nach Brügge. Jetzt wird es wirklich stressig. Die einzelnen Konvoifahrer halten zum Teil einen riesigen Abstand zum vorderen Schiff. Das erste Schiff wartet so oder so bis die Ampel grün zeigt, erst dann passiert es die Brücke. Jetzt geben alle Vollgas und preschen durch den Engpass. Für uns wird es zum Teil etwas knapp, weil unser Motor nicht mehr Leistung hergibt. Doch, es geht alles gut. Wir passieren Brücke um Brücke in Brügge.

Vor der „Warandeburg“ müssen wir warten. Ein grosser Lastkahn kommt uns entgegen. Sehr schön anzusehen. Vor der „Dammepoortsluis“ stockt es wieder. In der Schleuse steht ein grosser Lastkahn, der aufschleust. Wir müssen warten. Via Funk erfährt unser Lotse, dass noch ein Lastkahn abschleust. Wir legen bei ihm längsseits an und halten einen kurzen Schwatz.

Als der Lastkahn die Schleuse verlässt erfahren wir über Funk, dass wir in der Schleuse an Backbord anlegen sollen. Es komme noch ein grosser Frachter, der mit uns aufschleusen wolle. Wie das geht? Ganz einfach. Die „Dammepoortsluis“ ist an Backbord rund gebaut und bietet sehr viel Platz.

Dem Lastkahn folgend erreichen wir gegen 16:00 Uhr den Hafen des „V.V.W. Yachtclub Flandria“, wo wir ja bereits telefonisch einen Platz reserviert hatten. Der Hafenmeister nimmt uns am ersten Anleger in Empfang und weist uns Platz Nr. 23 zu.

Das Wetter ist immer noch sonnig und heiss. Nach einer kurzen Pause und einer erfrischenden Dusche machen wir uns auf den Weg in die Stadt. Wir hoffen ein gutes Restaurant zu finden. Wir werden fündig und geniessen ein gutes Nachtessen, nach einem weiteren ereignisreichen Tag.

Etappe: Der „Kanaal Plassendale – Nieuwpoort“ kann nur zwei Mal am Tag von Nieuwpoort in Richtung Oostende bzw. umgekehrt befahren werden. Ab Oostende um 8:00 Uhr und 14:00 Uhr, ab Nieuwpoort um 10:30 Uhr und 16:30 Uhr.

Hafen: Der „V.V.W. Flandria“ ist bestens ausgerüstet. Neben Wasser (hier gibt es sogar einen Schlauch!) und Strom gibt es Sanitäranlagen inkl. Waschmaschine und Tumbler. Er liegt nahe dem Stadtzentrum von Brügge und ist wesentlich ruhiger als der Hafen von Coupure. Eine Besonderheit: Bis 19:00 Uhr kann im Clubrestaurant Brot bestellt werden, das am nächsten Morgen frisch angeliefert wird.

Wetter: Herrliches Sommerwetter.

Mittwoch, 27. Juni 2012

Eine ruhige, gute Nacht an einem ruhigen Anleger. Einzig der Hund des Nachbarschiffs nervt ein wenig mit seinem Gekläffe.

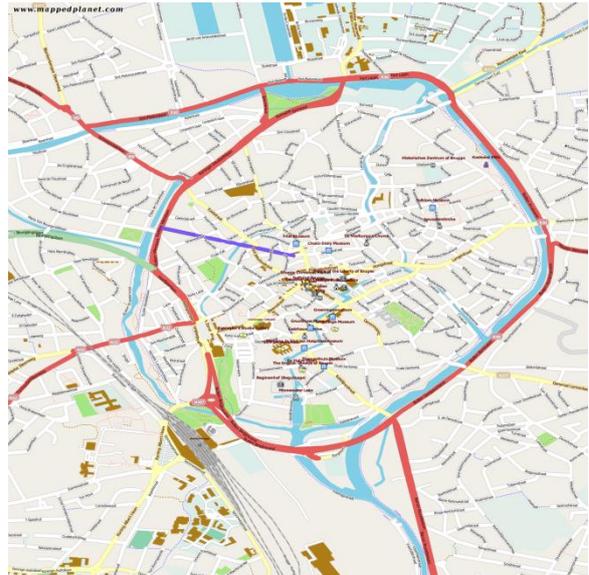
Gegen 8:00 Uhr treffen auf dem Nachbarschiff Gäste ein. Kurz darauf läuft das Schiff aus. Lobo ist heute ruhiger als gestern. Darum kriechen wir erst gegen 8:30 Uhr aus der Koje. Der Rest ist Routine. Brot können wir heute im Clubhaus holen, Sylvia hat es am Vorabend bestellt.

Gegen 11:00 Uhr machen wir uns auf den Weg in die Stadt. Kaum haben wir die erste Brücke geschafft werden wir von einem Pakistani nach dem Weg zum Bahnhof gefragt. Er lebe zwar hier, habe sich aber verlaufen. Nicht genug damit. Eine Amerikanerin schnappt sich uns und erzählt uns etwas über ein Restaurant, das sie suche. Sie wisse aber nicht wo sie jetzt sei. Nach ein paar Tipps bedankt sie sich und meint: „Thank you very much, you saved my luck!“. So schnell wird man in einer Stadt, die man selbst nicht kennt, zum Reiseführer.

Es ist schwül und wir beschliessen an der Burg im Restaurant „Tom Puce“ ein Bier zu trinken. Aus dem Bier werden dann doch noch zwei Teller mit Garnaalenkroketten.

Wir machen uns auf den Rückweg zum Schiff. Da war doch noch ein „Winkel“, den wir auf dem Rückweg aufsuchen wollten. Zielsicher finden wir ihn und Sylvia geht einkaufen. Dann, nichts wie raus aus der Stadt und die Ruhe auf dem Schiff geniessen.

Gegen 15:30 Uhr fahren zwei Schiffe in den Hafen ein. Eines davon, die „Daydream“, kennen wir bereits. Sie war unser Stegnachbar in Nieuwpoort. Wir kommen wieder miteinander ins Gespräch und das nette Paar teilt uns mit, dass sie nächstes Jahr den gleichen Törn machen möchten, den wir jetzt gefahren sind. Wir laden die Beiden zu einem Glas Wein ein, erzählen von unsern Erfahrungen und geben ihnen ein paar Tipps.



Nach einem feinen Nachtessen an Bord und einem geruhsamen Abend steigen wir nicht allzu spät in die Kojen.

Stadt: Brugge ist eine Reise wert. Hinter jeder Ecke tauchen weitere verwinkelte Gassen, alte Häuser, Kirchen und sehr viele Touristen auf.

Wetter: Sonne, es ist heiss. Kräftiger Wind in Böen. Gegen Abend etwas Regen. Kurz - „Dreiwetter Taft“.

Donnerstag, 28. Juni 2012

Es ist am Morgen schon heiss. Gegen 8:00 Uhr stehen wir auf und machen uns bereit, die tägliche Routine. Wir wollen um 10:00 Uhr los.

Auf der „Daydream“ ist die Crew auch schon wach und am werkeln. Wir halten noch einen Schwatz, tauschen die Adressen aus und verabschieden uns sehr herzlich. So wird es 10:20 Uhr bis wir den Hafen in Brugge verlassen.

Bereits stehen wir an der ersten Brücke. In 10 Minuten heisst es, ginge sie auf. Wir warten. Nach 20 Minuten rufen wir ein zweites Mal an. Äh, ja, es komme von oben noch ein Frachtschiff, wir könnten danach passieren. Nach rund einer halben Stunde haben wir die Brücke hinter uns.

Bei der nächsten Brücke sehen wir von fern, dass sie bereits geöffnet wird. Ein Frachter scheint von der anderen Seite her in die Engstelle einzufahren. Wir sind noch gut 800 Meter entfernt und geben Gas. Telefonisch fragen wir an, ob wir nach dem Frachter die Brücke passieren könnten. „Ja, das ist ok, aber ihr müsst aus dem Weg, der Frachter will dort anlegen wo ihr seid“ ist die Antwort. Wir versuchen das Missverständnis zu klären, ohne grossen Erfolg. Etwas näher an der Brücke sehen wir, dass da noch ein Mietboot ist, das die Brücke passieren will. Es steht dem Frachter im Weg, versucht ihm auszuweichen und kommt dabei den beiden Privatyachten, die nach dem Frachter die Brücke passieren, in die Quere. Das Signal der Brücke gibt die Durchfahrt frei. Das Boot vor uns fährt durch. Wir sind noch etwas weiter weg, fahren mit Vollgas auf die Passage zu und sehen, dass das Signal auf rot schaltet und die Brücke sich zu senken beginnt. Also wieder ans Telefon und fragen, ob wir auch noch durch können. Das Absenken der Brücke wird gestoppt und wir wischen noch unten durch.

Weit vor uns sind ein Frachter, der Sand geladen hat, und gleich dahinter eine grössere Privat yacht. Mit beträchtlichem Abstand folgen das Mietboot und am Schluss wir. Mal etwas langsamer, mal etwas schneller geht es vorwärts, Kilometer um Kilometer. Hin und wieder begegnen uns Frachtschiffe, hin und wieder sehen wir Frachter am Ufer, die beladen oder gelöscht werden.

Wir kommen zur Abzweigung des „Afleidingskanaal van de Leie“. Hier geht mit dem Frachter vor uns gar nichts mehr. Im Standgas und im Leerlauf folgen wir dem Schiff. Anscheinend lässt er einen entgegenkommenden Frachter zuerst in Richtung Deinze abbiegen.



Das Mietboot vor uns hält sich links und will die Schleuse in Richtung Eeklo passieren. Inzwischen hat sich uns von hinten ein leerer Frachter stark angenähert. Er will überholen. Vor uns der langsame Sandfrachter, eine Brücke und ein entgegenkommender Lastkahn. Ich bleibe innerhalb der Markierung für die Brückendurchfahrt und halte mich in etwa in der Mitte des Hecks des Sandfrachters. Der entgegenkommende Lastkahn ist vorbei. Jetzt ziehe ich nach rechts, darauf achtend, dass ich noch genügend Platz zum manövrieren habe und gehe vom Gas. Der Kahn hinter uns kann überholen.

Die Bug- und Heckwelle halten sich in Grenzen. Anders als bei „River Boy“. Diese Episode im Gedächtnis habe ich den folgenden Kahn absichtlich etwas ausgebremst. Das passt dem Kapitän des Frachters gar nicht und er macht sich diesbezüglich bemerkbar, dass wir uns gefälligst weiter rechts halten sollen.

Der Sandfrachter fährt langsamer, weil er vom nachfolgenden Kahn überholt wird. Wir hängen uns gleich mit an, zögern aber, weil der Sandfrachter wieder Fahrt aufnimmt. Mit genügend seitlichem Abstand überholen wir das langsame Gefährt dann doch.

Es wird immer heisser und der Verkehr immer dichter. Endlich erreichen wir den Abzweiger der „Ringvaart“. Hier lässt der Verkehr schlagartig nach, einzig ein paar schnelle Motorboote begegnen und überholen uns und beglücken uns mit ein paar hohen Wellen.

Gegen 15:30 Uhr legen wir bei heissem Wetter im Hafen „Lindelei“ an. Wir spannen den Sonnenschirm auf und schütten Wasser nach. Selbst unter dem Sonnenschirm ist es heiss. Immer wieder ziehen dicke Wolkenfelder vorbei und decken zum Teil die Sonne ab. Die Feuchtigkeit ist sehr hoch und jede Bewegung treibt den Schweiß.

Wir wollen noch einmal ins „J'ai trouvé“. Leider ist das Lokal „wegen zu geschlossen“, wie es so schön heisst. Wir folgen der Strasse weiter und gelangen schliesslich ins Zentrum von Gent und finden hier sehr schöne Häuser, einen grossen, dicht bevölkerten Platz und diverse Restaurants. Sehr schön! Wir setzen uns an einen Tisch und geniessen noch einmal die belgischen „Mosselen“.

Auf dem Rückweg zum Schiff sehen wir, dass sich gleich nebenan, in einem kleinen Park, eine Gruppe Jugendlicher zu einem Grillplausch zusammengefunden hat. Die Partyteilnehmer feiern lautstark den heissesten Tag des Sommers. Gegen 03:00 Uhr kehrt endlich Ruhe ein.

Etappe: Der „Kanaal van Gent naar Oostende“ ist eine Autobahn für Grossschiffe. Auf einzelnen Abschnitten sind Lastkähne bis 2'000 Tonnen, auf anderen Abschnitten bis 1'350 Tonnen anzutreffen.

Freitag, 29. Juni 2012

Etwas übernächtigt, wir haben in Folge des Lärms nicht sehr gut geschlafen, kriechen wir um 7:00 Uhr aus der Koje. Auf der morgendlichen Runde kommt Bruno am nächtlichen Festplatz vorbei und stellt erfreut fest, dass die Partygäste den Platz ordentlich und sauber hinterlassen haben. Super.

Punkt 9:00 Uhr laufen wir aus. Die Peniche hinter uns ist schon weg und wir haben Platz zum manövrieren. Irrtum! Ein weiter hinten liegendes Schiff wird von seiner Crew verholt und knapp ein Meter hinter unserem Heck festgemacht. Wir starten kurz darauf den Motor und versuchen uns aus der engen Lücke zu manövrieren. Ohne Erfolg. Die im Rückwärtsgang nach rechts drehende Schraube zieht uns immer wieder an den Steg. Wir kommen mit dem Heck nicht frei. Schliesslich kommt der Skipper des hinter uns liegenden Schiffes doch noch auf die Idee uns etwas Platz zu machen. Wir können nun etwas zurücksetzen und uns anschliessen vorwärts nach Backbord driftend neben das vor uns liegende Boot setzen. Jetzt retour, mit dem Bugstrahlruder den Bug fast 90 Grad nach Steuerbord gedrückt und weiter retour. So kommen wir auch vom knapp neben dem Schiff im Wasser stehenden Pfahl frei.

Im Schritttempo fahren wir noch einmal durch die Stadt Gent. Durch die „Ketelvaart“ und vorbei an der archäologischen Baustelle. Nach der Spitzkehre informieren wir die „Brusselspoortsluis“, dass wir kommen. Weiter durch die Handelsdocks in Richtung der letzten Schleuse, der „Tolhuissluis“. Wir rufen den Schleusenwärter an und informieren ihn, dass wir auf dem Weg zu ihm sind. Er fragt uns, ob wir die neue Brücke bereits passiert hätten. Äh, neue Brücke? Tatsächlich. Die vor zwei Wochen noch im Bau befindliche Brücke ist inzwischen fertiggestellt und muss für die Durchfahrt geöffnet werden. Der nette Schleusenwärter übernimmt den Anruf an der Brücke für uns. Wir warten ca. 10 Minuten, bis sich etwas tut.

Nach der „Tolhuissluis“ lassen wir die beiden Boote hinter uns passieren und legen anschliessend am alten Lastkahn von Gwen an. Er erwartet uns bereits. Mustergültig manövrieren wir das Schiff an den Anleger, vertäuen es und beginnen mit dem Ausräumen.

Die Übergabe ist problemlos. Gwen spricht Bruno auf den Kratzer am Rupf im Bugbereich an. Bruno teilt ihm mit, dass wir diesen Kratzer auch erst gesehen hätten, als wir mit dem Besen den Rumpf reinigten. Uns ist keine Situation bewusst, in der es zu diesem Schaden hätte kommen können. Gwen meinte, dass ein Vormieter möglicherweise den Fender darüber platziert habe, damit er ihn nicht sehe. Die beiden kleinen Farbschäden an der Scheuerleiste „beichten“ wir ihm. Er meint nur: „Das ist schon ok.“

Wir haben sehr wenig Diesel verbraucht. Gwen weiss, dass andere Mieter mehr Diesel in der halben Zeit verbrauchen. Super, ein Kompliment an unsere Fahrweise.

Gegen 13:00 Uhr machen wir uns auf den Weg nach Kaltenengers, nahe Koblenz, zum Rheinhotel Larus. Wir hätten 3.5 Std. Fahrzeit vor uns, teilt uns „Frau TomTom“ mit. Als wir nach 6 Stunden so ziemlich „fertig“ im Hotel ankommen wissen wir, dass in Belgien und in den nördlichen Bundesländern von Deutschland die Ferien begonnen haben.

Nach einem sehr guten Abendessen fallen wir müde ins Bett. „Gute Nacht“.

Basis: Die Abgabe der Motorjacht „Gerbrich“ verläuft reibungslos und ohne Probleme. Yachtcharter Gent wie auch Yachtcharter Sneek können ohne Einschränkung weiterempfohlen werden.

Samstag, 30. Juni 2012

Sightseeing steht heute auf dem Programm. Es ist heiss, die Sonne brennt und wir fahren von Kaltenengers nach Koblenz, wo wir den Rhein überqueren. Am rechtsseitigen Ufer fahren wir dann über Lahnstein, Filsen bis St. Goarshausen, wo wir zu Fuss einen kurzen Abstecher zur Loreleystatue machen.

Von der Dammkrone aus können wir gut beobachten, wie grosse und kleinere Fracht- und Passagierschiffe im „Powerslide“ die Kurve meistern. Die Strömung ist erheblich und die Fahrrinne zwischen den Tonnen nicht sehr breit. Respekt.

Bei Bingen setzen wir mit der Fähre über den Rhein und fahren am linksseitigen Ufer über Oberwesel, St. Goar, Boppard und Koblenz zurück nach Kaltenengers.

Am Abend können wir im Garten des Hotels Larus bei herrlichem Sommerwetter das Sommerfest geniessen. Mit Lifemusik von Django Reinhardt und Band und einem sehr guten Dinner lassen wir die Ferien langsam ausklingen.

Hotel: Das Rheinhotel Larus ist eine Empfehlung wert.

Konzert: Django Reinhardt und Band, ein bekannter Name. Die 6 Brüder der Band spielen sehr gut. Das Repertoire ist riesig. Sie begeistern mit Musik der 50er Jahre bis heute aus den Sparten Rock n'Roll, Jazz und Pop.

Sonntag, 1. Juli 2012

Wir verlassen das Rheinhotel Larus in Kaltenengers gegen 10:00 Uhr. Der Weg führt uns via A61 / A65 bis Lauterbourg, dann auf der französischen Autobahn via Mulhouse bis Basel. Der Verkehr hält sich in Grenzen.

Ab Lauterbourg sehen wir, dass zuvor ein heftiges Gewitter über die Region gezogen sein muss. Bis Egerkingen kommen wir gut und ohne viel Regen durch. Ab jetzt schüttet es zeitweise recht stark, bis wir gegen 15:30 Uhr gut zu Hause ankommen.