



Mit S.Y. „ANNA“ auf reißender Fahrt durch Kanäle und Flüsse Mitteleuropas

Von Avignon nach Hamburg

Über Frankreichs Kanäle wollten unsere Autoren ihre Yacht aus der Türkei nach Hamburg zurückholen. Dauerregen vermasselte ihnen die erhoffte Traumreise

Text: Jutta Bruhns Zeichnung: Christian Weiler/www.segelsorium.de Karte: Jan Bindseil



Die Autoren zurück in Hamburg: Kurz vor der Ankunft streifte noch der Motor

Wollen Sie sich das wirklich antun?“ Dieser Satz des Mannes, der uns in Hamburg das Kartenmaterial für unsere Reise verkaufte, wollte mir nicht wieder aus dem Sinn gehen. Was meinte er damit? Dachte er an die vielen Schleusen und die starken Strömungen? Oder gar an den Mistral, der die Rhône sehr unangenehm werden lassen kann? Oder hielt er meinen Mann und mich mit unseren 76 und 66 Jahren gar für zu alt für den Trip?

Wir stellten uns eine Traumreise vor: Mit unserer knapp zehn Meter langen OE32 Anna

vom Mittelmeer zur Nordsee über französische und deutsche Flüsse und Kanäle. Leider sollte der nette Verkäufer recht behalten. Aus der Traumreise wurde für mich ein Albtraum. Noch heute träume ich von engen, hohen Schleusen, rauschenden Wehren, reißenden Flüssen und Regen, Regen, Regen. Ich kenne englische Schleusen im Sommer: Nebenan sind immer Pubs, Kneipen mit frisch gezapftem Bier und lachenden Engländern. So stellte ich mir auch Schleusen in Südfrankreich vor: mit Käse, Rotwein und netten Franzosen.

Wie naiv! Da, wo die Schleusen sind – einhundertsechzehn

allein auf dem Doubs – ist keine Menschenseele. Geschweige denn Restaurants oder Bars.

Am 13. September starteten wir in Avignon auf der breiten, gemächlich dahin fließenden Rhône. Zeitgleich setzte ein Rekordregen ein, der uns die ganze Reise begleiten sollte. Die Schleusen auf der Rhône sind hoch – meist über 20 Meter. Dank eines Schwimmpollers sind sie leicht zu bedienen: Zwei Schlaufen mittschiffs über den Poller gelegt, und Anna bewegte sich gemächlich nach oben. Ich hatte nur leichte Sommerkleidung eingepackt – waren wir nicht in Südfrankreich? Eine Bekannte hatte mich vor Hitze gewarnt. Ein Pullover für den Abend sollte genügen. Ich ahnte noch nicht, wie wichtig das von meiner Schwägerin geliebene Ölzeug werden sollte: In der Türkei, wo die Anna die letzten vier Jahre zu Hause gewesen war, hatten wir so etwas nie gebraucht...

Bei Kilometer 106 in der Schleuse Bourg-les-Valence lernten wir Horst und Christa aus Krefeld auf ihrem Boot Harlekin kennen. Wir trafen sie wieder in Lyon, wo sie vergeblich versuchten, Kartenmaterial für die weitere Fahrt aufzutreiben. Wie froh wir waren, alle Karten bereits im April in Hamburg gekauft zu haben!

Die beiden hatten ihr Boot vor Jahren auf dieser Route in umgekehrter Richtung nach Spanien gebracht, um es jetzt wieder in die Heimat zu holen. Nicht ohne Neid beobachteten wir später in einer Schleuse auf dem Doubs vor Dole, wie schnell, ja routiniert sie anlegten. Horst hatte sich aus Deutschland zwei große Kugelfender mitgebracht für beide Seiten, und ihr Mast ragte nur wenig über das Heck und den Bug des Bootes. Unser an Deck verzurrtes Rigg ragte vorn mit einem und achtern mit vier Metern über das Boot hinaus – und bescherte uns manch

schweißtreibendes Anlegemanoöver.

In Lyon war die Fahrt auf der Rhône zu Ende. Wir kauften dort die Vignette für alle Flüsse und Kanäle in Frankreich. Sie kostete 78 Euro für die Dauer eines Monats. Würden wir das schaffen? Viel Spielraum nach hinten hatten wir nicht, denn bald würden die Herbsttage kurz, kalt und stürmisch werden...

Auf der Saône hatten wir tatsächlich ab und zu blauen Himmel. Wie gern wäre ich länger in Chalon-sur Saône geblieben! Es war der 21. September; überall saßen draußen die Menschen und genossen französische Kost. Es roch wie im Schlaraffenland. Die Atmosphäre hatte etwas Mittelalterliches: Historische, interessante Häuser um einen großen Platz. Ich kam mir vor wie auf einer Bühne zwischen farbenprächtigen Kulissen. Doch wir mussten weiter. Nur ein Brotmesser aus einem gut sortierten Küchenladen ist mir von dieser schmucken Stadt geblieben. Ich kaufte dort auch eine Trainingshose, Wolle zum Stricken und Rinderfilet. Ich nahm mir vor, später noch einmal zu kommen, mit mehr Zeit.

An der ersten Schleuse, dort, wo der kanalisierte Doubs von der Saône abzweigt, erhielten wir eine Fernbedienung, um die automatisierten Schleusen in Gang zu setzen. Etwa 300 Meter vorher fingen wir dann mit den Befehlen an: drücken, warten, drücken, warten. Dann, endlich, Erleichterung: Neben der rot leuchtenden Lampe am Schleusentor, die anzeigt, dass





Berufsschiffe auf dem Rhein, nahezu leere Häfen zum Saisonende und Regen, Regen, Regen begleiteten die Fahrt

die Schleuse betriebsbereit ist, begann eine gelbe zu blinken. Das Wasser begann zu rauschen. Langsam öffneten sich die Tore, und Minuten – lange Minuten – später sprang das Licht auf grün. Vorher durfte man auf keinen Fall einlaufen. Ich bekam Herzklopfen: Schafften wir es, unseren Langkieler ohne Bugstrahlruder in die Schleuse zu bugsieren? Mein Mann Berend blieb wie immer ruhig und steuerte zielsicher die Kaimauer an.

Das Anlegen an einen Steg bei Dole war gar nicht so einfach. Eine kaum sichtbare Strömung versetzte uns. Der Steg war voll mit schwimmenden, gemieteten Motorbooten – allesamt fest in deutscher Hand. Ich stand vorn und konnte nicht verhindern, dass unser Mast an ein Fenster eines solchen Bootes kam – nichts passiert. Die Reaktion von den Hobbykapitänen war dennoch alles andere als freundlich. Mir wurde bewusst, dass es auch sein Gutes hatte, in dieser späten Jahreszeit weitgehend allein in den Schleusen zu sein.

In Dole wanderten wir nur kurz durch die hübsche Stadt. Ein Duft von Käse stieg mir unwiderstehlich in die Nase. Er kam aus einer „Fromagerie“ im Souterrain. So viele verschiedene Käsesorten hatte ich noch nie zuvor gesehen. Die Entscheidung fiel schwer. Ich bestellte einfach

die gleichen Sorten, die ein Franzose vor mir aussuchte.

Seit Tagen regnete es nun schon. Das Wasser stand extrem hoch. In jeder Schleuse zog die Strömung uns bedrohlich nahe zum Wehr, dessen Wand meist überspült war. Wir fühlten uns den Wassermassen ausgeliefert. Berend hatte immer größere Mühe, unsere schwerfällige *Anna* mit dem langen Kiel auf Kurs zu halten. Es gab keine Ausweichmöglichkeiten, nirgendwo einen Poller, einen Baum oder einen Strauch, an denen wir notfalls hätten festmachen können.

In der Schleuse wartete dann das nächste Problem auf uns: Auf welcher Seite würde die Schaltvorrichtung sein? Würde die blaue Stange, die wir anheben mussten, um die Schleusung zu aktivieren, Steuerbord sein, wo die Fender und das Brett hängen – oder Backbord? Wir konnten keine Regelmäßigkeit entde-

cken und die „tirettes bleues“, wie die Schleusungsstangen auf Französisch heißen, sind auch nicht im Führer vermerkt.

Anfangs hängten wir alles in der Schleuse um, wenn die Stange links war. Aber nach den ersten zehn Schleusen ersannen wir eine List: Berend ließ mich an der Leiter an Land. Oben rannte ich einmal um die Schleuse herum, hob die Stange und hechtete zurück, ehe die Wassermassen rauschten. Dann hieß es Leinen dicht und aufpassen, dass der Festmacher auf keinen Fall unter den Mast geriet – bei der Menge strömenden Wassers wäre das ein Unglück gewesen. Kein Wunder, dass wir beide auf dieser Fahrt Gewicht verloren.

In den automatisierten Schleusen waren wir immer ohne Hilfe. Ich sprang aus dem noch fahrenden Boot an die meist glitschigen Leiter. Welche Wohltat waren die Rhône-Schleusen im Vergleich zu diesen! Sonntags

guckten ab und zu Spaziergänger an der Schleuse uns Oldies zu. Sie schienen sich darüber zu amüsieren, wie wir uns mühten. „Bringt das Spaß?“ rief uns sogar ein Passantenpaar unter ihrem bunten Regenschirm zu.

Am 25. September passierten wir Besançon, eine unheimliche Tunnelfahrt erwartete uns. Die Tunnelwärterin sah mir mein Unbehagen an und beschwichtigte mich. Das half. Ich hatte das Gefühl, dass die Kanalverwaltung immer wusste, wo wir waren: Das einsame Segelboot auf den wilden Strömen bei Dauerregen. Es war beruhigend, immer wieder das weiße Auto der Verwaltung an Land zu sehen.

Der Doubs entwickelte sich nach der Tunnelfahrt zu einem reißenden Strom. Wir waren jetzt völlig allein, kein anderes Schiff in Sicht.

Im nächsten Ort sprang ich mit der Leine in der Hand auf den Steg – es musste alles schnell gehen bei der starken Strömung. Doch ich rutschte aus und fiel der Länge nach hin. Der Schwimmsteg war nass und abschüssig. Das war es, dachte ich. Du kannst nicht mehr aufstehen. Meine ganze rechte Seite vom Ellenbogen bis zum Fuß schmerzte. Aber ich rappelte mich auf, biss die Zähne zusammen und weiter ging es.

In Deluz stieß ein Freund zu uns, brachte uns zwei weitere Fender – und natürlich seine helfenden Hände. Jetzt waren wir besser gewappnet. Wir hatten in Besançon vergeblich versucht, noch weitere Fender zu kaufen.

Am 1. Oktober, vor dem elsässischen Ort Woltersdorf, hatten wir eines der schlimmsten Erlebnisse. Neben dem Doubs standen die Auen rechts und links unter Wasser. Wo normalerweise ein kleiner Bach über eine Kaskade in den Seitenkanal einmündet, brausten Wassermassen und erzeugten eine starke Querströmung. Berend steuerte den Bug dagegen, aber die Strömung

war so stark, dass die *Anna* fast in die gegenüberliegende Böschung getaumelt wäre. Als mein Mann heftig gegensteuerte, fiel der Ärmste an der Pinne stehend um. Aber dann erfasste die Strömung das Heck und der Bug drehte zur Kanalmitte. Der Schreck saß uns dreien lange in den Gliedern.

Es regnete wieder in Strömen, so dass wir in Woltersdorf einen ganzen Tag festgehalten wurden. Welch erlösende Nachricht am frühen Morgen – es hatte auch diese ganze Nacht durch geregnet – als die Hafenmeisterin ans Boot kam und sagte: „Schnell fertig machen. Wir werden es versuchen, Sie durchzuschleusen.“ Bei strömendem Regen waren es jeweils drei Männern und auch Frauen, die uns in drei Schichten die Schleusentreppe – 23 Schleusen in sechs Stunden! – bis Mulhouse durchschleusten. Sie fuhren mit ihrem Auto voraus und erwarteten uns an der nächsten Schleuse, um sie zu bedienen. Es war ein Wettlauf mit dem Regen. Bergab folgte Schleuse auf Schleuse. Ich stellte fest, wie viel angenehmer es war, zu Tal geschleust zu werden.

Vorher hatten wir erfahren, dass einige Boote eine ganze Woche auf die Weiterfahrt hatten warten müssen wegen des extremen Hochwassers. Bei uns waren es nur zweimal zwei Tage, in Deluz und in Woltersdorf. Langsam konnten wir hoffen, den Wettlauf mit der Zeit zu gewinnen.

Wir waren von allen Seiten

vor der Fahrt auf dem Rhein gewarnt worden. Die Berufsschiffahrt sei brutal uns Sportschiffen gegenüber, hatte es geheißen, die Bühnen mit den Bobern – stangenartigen Tonnen – seien gefährlich.

Aber es kam anders: Wir genossen die starke Strömung, die erstmals mit uns ging und uns in Fahrtrichtung vorwärts versetzte. Ständig machten wir über elf Knoten anstatt vier bis fünf wie vorher. Und Tonnen oder Bühnen sowie die Berufsschiffahrt sind uns von der Elbe her zur Genüge bekannt. Es war ein Erlebnis, bei herrlichem Wetter durch die Weingegend zu fahren oder am Kölner Dom vorbei mitten durch die Stadt.

Bei der schwindelnd schnellen Fahrt dachte ich manchmal: Was ist, wenn der 20-PS-Bukh Diesel plötzlich streikt? Die Männer sagten: „Dann werfen wir eben den Anker.“ Es kam, wie es kommen musste: Fünf Wochen lang hatte der Diesel uns tapfer bis zur Elbe geschoben. Aber 35 Kilometer vor Hamburg, als wir gerade in Artlenburg abgelegt hatten, stoppte er plötzlich. Die Wasserschutzpolizei brachte uns in den Hafen des Geesthachter Segelclubs. Am 18. Oktober erreichten wir endlich unser Ziel: den Überwinterungshafen von Hamburg-Harburg. Unsere älteste Tochter empfing uns am Steg mit Sekt. Nach fünf Wochen Wettlauf mit der Zeit und dem Regen fühlten wir uns, als hätten wir eine Expedition in die Arktis hinter uns.

Die Autoren

Jutta und Berend Bruhns lieben ihre OE 32 und segeln schon seit Ewigkeiten zusammen. Bereits ihre Hochzeitsreise 1964 führte das Rentner-Ehepaar nach Hallig Hooge. Berend Bruhns hat bereits drei Weltumsegelungen auf dem Salzbucket. Ihre *Anna* liegt in Kappeln an der Schlei und wurde von ihnen selbst ausgebaut.



EERDMANS
yachtversicherungen

Bootsversicherungen
von Weltklasse!

Lemmer (NL) T +31-514563655, Deutschland T 04343-499991

www.eerdmans.de

Blue Yachting

Tel. 0421-6398754 www.blue-yachting.de

HARMONY YACHTS

HARMONY 34' bis 52' + HARMONY-16M