

## Von Avignon nach Hamburg

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

„Wollen Sie sich das wirklich antun?“ Dieser Satz des Verkäufers bei Hanseatic Nautic, wo wir das Kartenmaterial kauften, wollte mir nicht wieder aus dem Sinn gehen. Es sollte doch eine Traumreise werden: vom Mittelmeer zur Nordsee über französische und deutsche Flüsse und Kanäle. Schon auf der Hinfahrt, 1999, wollten wir das Boot über den Kanal du Midi überführen. Doch daraus wurde nichts, weil der Sommer zu trocken war. Unsere OE 32 braucht ja wenigstens 1,60 Meter Wassertiefe.

Aus der Traumreise wurde für mich ein Alptraum. Noch heute träume ich fast jede Nacht von engen, hohen Schleusen, rauschenden Wehren, reißenden Flüssen und Regen, Regen, Regen.

Ursprünglich wollten verschiedene Freunde uns auf der Fahrt von Südfrankreich nach Hamburg begleiten. Als es dann aber so weit war, hatte doch keiner Zeit. Mein Mann Berend und ich mussten also allein das Boot mit dem gelegten Mast bugsieren: Vorne ragte er über einen Meter heraus, achtern vier. Wie unbequem das Anlegen an Stegen oder Festmachen in Schleusen damit war, sollten wir täglich erleben.

Ich kenne Schleusen von England im Sommer: Nebenan sind immer Pubs, Kneipen mit frisch gezapftem Bier und lachenden Engländern. Dementsprechend stellte ich mir Schleusungen in Südfrankreich vor: mit Käse und Rotwein und netten Franzosen.

Wie naiv! Da, wo die Schleusen sind - einhundertvierzehn allein auf der Doubs - ist keine Menschenseele. Geschweige denn Restaurants oder Bars.

In Lyon erhielten wir eine Vignette (78 Euro) und an der ersten Schleuse vom Kanal der Doubs eine Fernbedienung, um die automatisierten Schleusen in Gang zu setzen. Etwa 300 Meter vorher fingen wir dann mit den Befehlen an, drückten, warteten, drückten. Erleichterung: Die Lampe am Schleusentor wird rot, das Wasser beginnt zu rauschen. Wenige Minuten später springt das Licht auf grün. Ich bekomme Herzklopfen: Schaffen wir es, unseren Langkieler ohne Bugstrahlruder in die Schleuse zu bugsieren? Tagelang hat es schon geregnet, das Wasser ist extrem hoch und die Strömung zieht uns immer näher zum Wehr, dessen Wand überspült ist. Wir fühlen uns den Wassermassen ausgeliefert. Berend hat große Mühe, unsere ANNA auf Kurs zu halten. Es gibt keine Ausweichmöglichkeit, nirgendwo einen Poller, an dem wir notfalls festmachen hätten können.

In der Schleuse wartet das nächste Problem auf uns: Auf welcher Seite ist die Schaltvorrichtung? Ist die blaue Stange, die wir anheben müssen, um die Schleusung zu aktivieren, steuerbord, wo die Fender hängen - oder backbord?

Anfangs hängen wir alles in der Schleuse um, wenn die Stange links war. Aber nach den ersten zehn Schleusen ersinnen wir eine List: Berend lässt mich an der Leiter an Land. Oben renne ich einmal um die Schleuse herum, hebe die Stange und hechte zurück, ehe die Wassermassen rauschen. Dann heißt es Leinen dicht und aufpassen, dass der Mast nicht unter

die Leine gerät - bei der Menge strömenden Wassers wäre das katastrophal. Puh. Kein Wunder, dass wir auf dieser Fahrt Gewicht verloren.

In den Schleusen waren wir immer ohne Hilfe. Ich sprang aus dem noch fahrenden Boot an die meist glitschige Leiter. Nur auf der Rhone gab es große Schleusen mit Schwimmpollern: welch' Wohltat

Am schaurigsten fand ich die Tunnelfahrt hinter Besancon und die folgende erste Begegnung mit der Doubs und deren starker Strömung gegenan. Wir waren völlig allein, kein anderes Schiff in Sicht. Durch die Regenmassen war der Fluss sehr angestaut. Wir steuerten einen merkwürdig schräg liegenden Schwimmsteg an bei einem kleinen Ort namens Novillars. Ich sprang mit der Leine in der Hand auf den Schlengel, rutschte aus und fiel in ganzer Länge hin. Der Steg war nass und rutschig. Das war es, dachte ich. Du kannst nicht mehr aufstehen. Meine ganze rechte Seite vom Ellenbogen bis zum Fuß war blau gestoßen. Aber ich konnte aufstehen und weitermachen.

Leider trafen wir unterwegs nur einen Segler: die „Harlekin“ aus Krefeld. Sie war den Schleusemanövern besser gewappnet: Ihr Mast hing nur kurz über, noch mussten sie Fender umhängen: Horst hatte noch extra zwei dicke Kugelfender für den Bugbereich aus Deutschland mitgebracht. Wir hätten alles gegeben für zwei Zusatzfender, aber der einzige Yachtausrüster bei Besancon war geschlossen. Später brachte uns unser Freund noch zwei Fender mit, so dass wir ausreichend geschützt waren.

Am Ende der Doubs erwarteten uns Schleusentreppen: Bergab folgt Schleuse auf Schleuse. Sie werden manuell bedient. Ich erlebte, dass es angenehmer ist, zu Tal geschleust zu werden als zu Berg. Leider wurde es ein Wettlauf mit dem Regen: Schafften wir Mulhouse vor der Sperrung wegen der drohenden Überschwemmung? Die Schleusenwärter stellten sogar zweimal - nur für uns - die Klappe am Wehr hoch, damit wir nicht von seitlich einmündenden Flüssen bedrängt wurden. Vorher - es war in Baum-Les-Dames - hatten wir bereits erfahren, dass einige Boote eine ganze Woche auf die Weiterfahrt warten mussten wegen des extremen Hochwassers. Bei uns waren es nur zweimal zwei Tage.

Vor der Fahrt auf dem Rhein waren wir von allen Seiten gewarnt worden. Die Berufsschiffahrt sei brutal uns Sportschiffern gegenüber, hatte es geheißen, die Buhnen 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. Und Tonnen oder Buhnen sowie die Berufsschiffahrt sind uns von der Elbe her zur Genüge bekannt. Die blauen Tafeln, mit denen die Schiffe ihre Kursänderung anzeigen, waren auch kein Problem. Es war ein Erlebnis, bei herrlichem Wetter durch die Weingegend zu fahren und am Kölner Dom vorbei durch Köln.

Meine Videokamera streikte oft wegen der enormen Luftfeuchtigkeit. Das Wärmepumpen über dem Petroleumofen verhalf ihr dann jedes Mal wieder zu neuem Leben.

Fünf Wochen lang hatte unser Motor (20 PS Diesel) sich tapfer vorgearbeitet bis zur Elbe. Aber 35 Kilometer vor Hamburg, als wir gerade in Artlingburg abgelegt hatten, stoppte er

plötzlich, und wir mussten den Anker werfen. Die Wasserschutzpolizei brachte uns dann freundlicherweise in den Hafen des Geesthachter Segelclubs. Dort brachte ihn noch am Abend ein netter, kompetenter Mechaniker wieder zum Laufen..

Am 18. Oktober erreichten wir Hamburg-Harburg. Nie habe ich eine Dusche und ein warmes Bett so genossen wie an diesem Abend.

Jutta Bruhns



Warten vor einer Rhone-Schleuse



In der Schleuse



Schleuse vom Rhein-Rhone-Kanal (Doubs), links die blaue Stange