

## FRA FRANKRIG TIL DANMARK VIA IJSSELMEER OG KIELERKANALEN 2003

Vi var undervejs hjemover efter nogle år i græske og tyrkiske farvande. Alt var gået fint, men vi havde sejlet ca. 900 sømil fra Sydtalein til Rhône, så nu trængte skipperen til at sejle for sejl, så undervejs besluttede vi at sejle over Nordsøen hjem. Det gik fint, men dér var der heller ingen vind, den fandt vi først i Hundested, hvor vi fik 3 dages kuling! Til gengæld var det alle tiders sommervejr undervejs. Vi havde indledt badesæsonen i begyndelsen af maj i Sydtalien, hvor vandet var over 23°, det var det også i det sydfynske, da vi nåede dertil. Herligt. Hermed vore redigerede rejsebreve. Faktuelle oplysninger kan findes i artiklen "Fra Østersøen til Middelhavet" på [www.danskebådejere.dk/sejlads/udland/kanalsejlads](http://www.danskebådejere.dk/sejlads/udland/kanalsejlads).

### En meget varm midsommerhilsen

Montmerle-sur-Saône, 24. juni 2003.



For godt 3 uger siden begyndte de franske meteorologer at strejke, og siden har vejret her været varmt og herligt. Hedebløge. En gang i mellem endog for varmt, men som den søde dame i Trevoux i går sagde, sidste år arbejdede meteorologerne, og da var det halvkoldt og regnfuldt på denne tid. Det alternativ er da ikke til at tænke på.

Vi er kommet godt op ad Rhône, og er nu i gang med Saône. Vi havde det ellers hyggeligt i Port Napoléon. Therese og Karl fra Middelfart var kommet, og vi havde hyggelige møder med dem og med John fra AMIGO. Vi havde fået rigget om til kanalsejlads, vi havde været i Martigues for at købe større sager ind sammen med Therese og Karl i deres vogn. John havde hjulpet med at rigge om. Vores zinckannode som hvalen åbenbart havde taget var blevet skiftet af en dykker. Motoren havde fået sit check, og vi havde fået bunkret olie osv. Vi havde fået aftalt yderligere samarbejde mellem havnen og Dansk Sejlunion, hvis de ellers vil være med. Så var vi færdige, og efter et par dage måtte vi videre. Man kan ikke bare gå og hygge sig hele tiden det samme sted.

Apropos Camargues' forsvarere, myggene, som blev lidt irriterende om aftenen hørte vi en fin lille historie om lille Myggepeter, som skulle på sin første flyvetur ud til menneskene. Han kom vel hjem, og hele familien sad og ventede på ham for at høre, hvordan det var gået. "Jo, siger Myggepeter, det gik fint, de klappede alle sammen"!

Tirsdag morgen i sidste uge lettede vi tidligt for at nå

havneslusen i Port-St-Louis. Desværre kunne Karl og Therese ikke komme med, fordi Therese ikke havde det så godt. Forhåbentlig ikke noget alvorligt. Vi kom vel igennem slusen, og så gik det mod Arles akkompagneret af cikaderne, til tider kunne de næsten overdøve motoren. Der stod godt 2 knobs strøm i floden, og vinden friskede hele tiden op fra nord, men hvorfor skulle vi dog ikke have den i næsen her, når vi normalt altid har den vind der er i næsen.

Fremme ved Arles så vi SKINFAXE ligge ved en fragt kaj. Vi sendte en SMS til Jens med en invitation til noget koldt senere på dagen, hvor vi lå fint ved den gode ponton i Trinquetaille lige overfor Arles by. Vi var ovre og købe vores Vignet til floder og kanaler hos VNF (Voies Navigable de France). Dkr. 1000.- for at måtte sejle i 30 dage. Det er stort set samme pris som sidst. En fjerdedel af, hvad det koster at sejle igennem Götakanalen, varmere og vinen er billigere. Som sædvanlig var damerne søde og venlige. Vi hørte som forventet ikke noget til snakken om KANALBEVIS, vi betalte, de tager kun kontanter, og så god tur. Vi fik fat i nogle nye brochurer, som kan bruges til vores kanalaftener til vinter. Compagnie Nationale du Rhône, som er ansvarlig for Rhône og Sâone, har gjort deres Guide pour Plaisanciers meget mere pædagogisk. Bagefter var vi lige oppe at hilse på St. Trophime i hans kirke på torvet, det synes vi, vi skal gøre når vi er i Arles. Det er et herligt sted.

Jens kom over, SKINFAXE havde tabt et skrueblad. Det havde givet nogle rystelser i båden, så de elastiske understøtninger blev ødelagt og en O-ring til gearret skulle skiftes. Han lå nu på 3. dag og ventede på en kran, der kunne løfte ham op. Mekanikeren havde set på sagen, og han vidste alt om hvad der skal gøres. Lad os håbe det ikke varer for længe. Jens' pc'er er gået ned, så han kan kun kontaktes via tlf./SMS. Som altid blev det en hyggelig snak med Jens.



Næste morgen videre til Avignon. Vi kom fint igennem slusen undervejs, men fremme ved havnen fik vi noget af en overraskelse. Der har været kraftigt højvande sidste vinter, og det havde ødelagt havnen, så den ene ponton var helt væk, og der var kun få pladser på de to andre. Vi kiggede lidt på sagen og gik så frem til bykajen 200 m længere op ad floden. Det var i mellemtiden blæst op til en meget frisk Mistral, så vi foretrak at ligge der. Der er også vand og el på kajen, men det er jo ikke helt det samme hyggelige liv på kajen, som på pontonerne. Havnemanden

er helt knust over problemerne, og nu er der gået politik i sagen, så han aner ikke om man nedlægger havnen helt. Det vil være synd for Avignon, for der kommer virkelig mange sejlere dertil, men vi er jo et mindretal sammenlignet med alle de andre turister, der kommer til byen

Næste dag blæste Mistralen med uformindsket styrke, men vi hyggede os i byen med indkøb i Les Halles, der var nye hindbær, vi fik et par bakker med, så der blev festmåltid ombord den aften. Vi fik også genset andre hyggelige steder. Det er stadig en af vore absolutte favoritbyer.

Torsdag morgen blæste det lidt mindre, så vi lettede som planlagt og gik til Viviers, som er en anden af vore favoritbyer. Det er muligt, at det blæste lidt mindre, men hver gang vi blev løftet 15 – 23 m op i luften af sluserne, var der nu meget frisk luft på det første stykke, indtil vi igen var nede ved det normale flodleje. Slusningen gik fint for os, vi har jo prøvet det nogen



gange før, og de store sluser med flydende pullerter i kammervæggen gør arbejdet til en leg sammenlignet med arbejdet i de små sluser vi senere skal igennem.

Viviers havde fået fin ny kaj med fingerpontoner siden vi var der sidst, så nu er det en leg at komme ind og fortøje, selvom deres nye pontoner ser lidt proptrækkeragtige ud efter et par vintre med kraftigt højvande i floden.. Denne dejlige middelalderby er lige så charmerende, som vi husker den fra de tidligere gange. Vi går ind ad platanalléen, hvor de lokale beboere sidder i skyggen uden for deres huse, vi hilser med et Bon Soir M'ssiur-Dame, og der bliver hilst venligt igen. Byen er ved at udvikle sig til en turistfælde, mindst én gang om dagen kommer der en stor passagerlægte, hvor passagererne bliver guidet byen rundt, og hvor alle skal ind i det nye pottemagerudsalg. Vi er selv turister, og vi nyder stadig byen, og der er som altid hyggelige og hjælpsomme mennesker på havnen.

Næste dag videre mod Valence, vi var blevet lidt forsinkede i afgang, fordi vi lige skulle have kigget på en tætning i en brændstofreturledning i motoren. Vi fik en passant nævnt spørgsmålet for vores flinke tyske nabo. Det viste sig, at han var maskiningeniør med bilteknik som speciale, så han ville absolut hen og se på det problem, før vi lettede. Hvor møder vi dog mange søde mennesker. Problemet er løsbart. Vi skal bare ved lejlighed have en ny stump olierør med to nye tætninger. Det er med motoren som med os selv, vi bliver ældre, og så skal der vedligeholdes og repareres. Igen tre sluser til Valence. Kom halvsent ind i havnen. Lagde til ved oliepontonen, hvor der også lå en tysk båd. Havnemanden kom kørende og inviterede skipperen på tur til Capitaineriet for at betale de €15.-, det koster her. Til gengæld måtte jeg gå tilbage (400 m). Det er ligesom i de store supermarkeder, der er rulletrapper op til varerne, men når man har købt, så kan man pænt tage trappen tilbage. Skipperen måtte også en tur i vandet for at trække græs af propellerakslen, det hører nu en gang til dagens uorden her, men flod og kanalvand er nu ikke som Middelhavet!

Om morgenen kom havnemanden tilbage, vi fik bunkret vand og olie, og så gik det nordpå mod Les Roches de Condrieu, hvor der også er en dejlig havn. Det var svært at komme ind, for der var et stort stævne for handicappede børn og unge, som var på en uges tur i både. Meget fornem ide. Vi har set noget lignende i Italien, hvor der var arrangeret kapsejladstævne for handicappede i Cala Galera. Vi gik dog ind i havnen, og pludselig var der nogen, der så, at vi gerne ville have en plads, så blev vi gelejdet ind ved en fingerponton, hvor vi lå fint.

Tidligt af sted næste morgen, vi ville gerne være færdige med Rhône. Vinden var vendt til syd. Det hjalp jo på farten, der var heller ikke så hård strøm, nogle steder under en halv knob, så det gik fint fremover, og der var kun lidt ventetid ved sluserne. Gennem Vienne havde vi den samme oplevelse som på turen ned. Hård søndenvind og flodens sydgående strøm giver en utrolig sø. Undervejs sydover fik vi røgvand over båden, så vi blev våde i cockpittet. Nu kunne vi se, at vores hækbølge fik søerne til at brække. En af de lokale pechinette type motorbåde måtte gå i læ, de kunne slet ikke stævne vind og sø. Sådan er det når båden er bygget til kanalbrug.

Sidste Rhône-sluse, Pierre Benite, og kort efter var vi fremme ved La Mulatiere, hvor Rhône's grønne gletschervand løber sammen med Sâones mørkere vand. Det er morsomt at se den knivskarpe stribe, der strækker sig over flere hundrede meter, hvor det sker. Det blev Rhône km 0, og Sâone km 0, her på floderne må vi nemlig hele tiden vide, hvor langt vi er fra kulturens vugge – Lyon. Det er ligesom i Oslo på Holmenkollen banen, hvor alle stasjoner viser afstanden til Nationalteatret. Der er stadig ikke nogen gode steder at lægge til i Lyon, vi har talt med flere sejlere

i år, som har ligget der, og der er snavset og uroligt. Det vidste vi godt, selv om der ser helt rart ud ved VNFs kontorer.

Vi fortsatte, kom fint igennem første Sâonesluse. Nu er der ikke længere flydepullerter i sluserne, Bodil måtte til vejrs ad lejderen (4 m) og fortøje, mens jeg klarer at hale ind med spillet. Det kender vi jo fint, og Bodil kan stadig klarer lejderen i fin stand. Videre forbi Neuville, hvor vi før har ligget et par gange, men denne gang gik vi frem til Trevoux, hvor vi ikke havde været før. Der stod noget mærkeligt i vores nyindkøbte Sâonekort om, at det var muligt at lægge til der. De steder der var vist i kortet (fra 2000) duer ikke, men der er en helt ny og fin ponton med el og vand. Gratis. Og sikke en by så dejlig. Den havde sin blomstringstid i 16 og 17 hundredetallet, siden er der såmænd nok ikke sket det store, men hvor er der dejligt. Fine gamle bygninger i hele gader. Gode forretninger, og en enkelt restaurant, der havde åbent på Skt. Hans aften. Ellers var alt lukket fordi det var mandag. Når I kommer forbi Trevoux sur Sâone, så gå op til Chez Bruno, det er en dejlig restaurant, hvor der er en skøn horsdœvre buffet, der absolut kan anbefales.



Vi var egentlig lidt trætte efter den sidste uges sejlads, så vi blev enige om, at nu er vi kommet i roligere farvand, så nu tager vi den lidt mere med ro. Derfor sejlede vi kun til Montmerle i dag. 20 km! Her er også en dejlig ponton, mægt til den i Trevoux, og her er også dejligt, vi lå her også den 14. juli 1999 og ventede på at sluserne skulle lukke op efter nationaldagen. Vi kom så tidligt frem, at vi kunne starte med et middagsbrusebad i cockpittet med slange fra pontonen. Det frisker både os og båden, og en halv time senere er alting tørt igen. Det er trykkende varmt, men vi klarer faktisk varmen fint, selvom vi naturligvis ikke er overaktive om eftermiddagen, og vi får jo også hældt nogle liter vand igennem systemet på en dag. Eftermiddagen afsluttes med endnu et brusebad, så er vi klar til sundowner, og så begynder en vidunderlig del af dagen, den lune aften hvor vi fortsat kan sidde i cockpittet og hygge os uden at slide for meget på tøjjet.

Vi er jo nu fremme ved ferietiden, så vi håber, at I alle får en fin ferie, god vind og som tyskerne siger, altid en håndsbredde vand under kølen.

## **Bjergbestigning**

Girancourt, Can. des Vosges, 8. juli 2003.

Vi ligger nu oppe i Vogeserne lige foran den sidste sluse før toppen. Det har været en rigtig bjergbestigning, vi har været ude på i de sidste dage. Vi ligger nu i godt 355 m højde over havet. Vandskellet som ligger lige foran os er i godt 360 m højde. Derefter går det nedad mod Nordsøen, og Sydeuropa og Middelhavet ligger på enhver måde bag os. Lige i nærheden af hvor vi ligger udspringer Mosel, som vi regner med at skulle følge hele vejen til Koblenz ved Rhinen. Efter de sidste dages arbejde, glæder vi os til at der kun er den sidste sluse op. Derefter går alle sluser til Duisburg nedad. Det er både nemmere og hurtigere. Meuse/Maas udspringer i øvrigt også her i nærheden.





Dagens bjergbestigning med 33 sluser á godt 3 m hver var noget trættende til sidst, men vi kunne ikke finde noget godt sted at ligge før Girancourt, som vi kender fra tidligere. De 33 sluser er fordelt på 15 sømil, så det er ikke de lange stræk vi har taget. Det er dog sliddet værd. Sâones øvre løb og senere Can des Vosges (tidl. Can. de l'Est, branche Sud) løber i et utroligt smukt landskab med bakker, skove, eng og ager, et fantastisk fugleliv med svømmefugle, hejrer og rovfugle som ørne og glenter,

isfuglen har vi set et enkelt glimt af, og så har vi igen efter en uge med dårligt vejr haft strålende solskin og lunt vejr.

Forrige søndag fik vi en ubehagelig overraskelse. Bedst som vi kom sejlede mellem Auxonne og Gray på Sâone faldt farten med nogle knob. Hurtig dykning viste kun få problemer med græs i skruen, ned i motorrummet, gearkassen var meget varm, efterfyldning af transmissionsolie hjalp ikke, men vi kunne da krybe frem til Gray med 2 knob. I Gray er der en stor charterbase med flinke folk (englændere), som gerne ville hjælpe. Vi fik fat i en lokal mekaniker, som demonterede gearet, undersøgte det og fortalte, at koblingen var gået, sandsynligvis p.gr.a. en brutal blokering af skruen under gang. (Hvalskade?) Reservedele kunne ikke skaffes, så vi måtte købe en ny gearkasse, og så må vi diskutere sagen nærmere med Pantaenius. Gearkassen er nu monteret, og vi sejler igen. Vi lå i Gray mens alt dette skete, og vejret var ikke værd at sejle i alligevel, så det gik jo endda.



I Gray traf vi en masse danske chartergæster, og vi har faktisk talt mere dansk der og truffet flere danske der end på hele vores tur. Der var naturligvis gode venner i Port Napoléon, i Chalon-sur-Saone traf vi 3 danske besætninger, men ellers er det småt med danske både vi ser. I det hele taget er vi overraskede over, hvor få både der er under vejs. I dag har vi været alene i alle sluser, og vi har mødt 3 hollandske og en dansk båd. Det er da ikke meget midt i ferieresonen.

I de sidste par dage har vi haft lejlighed til at tage en hel del billeder om teknik ved kanalsejlad til brug for evt. seminarer i DS mv. til vinter. VNF (Voies Navigable de France) er begyndt at forstå betydningen af turistsejlad, så der bliver moderniseret en hel del ved kanalnettet. Det hele virker mere velplejet, og der bliver investeret en masse i automatisering af sluser, så den enkelte sejler selv kan klare hele slusningen ved hjælp af en lille radiosender. Der fik vi fotograferet alle signalerne, og vi har fået en masse godt materiale fra VNF.

I år har vi også købt et par nye kanalkort til erstatning af de ca. 20 år gamle kort, vi hidtil har brugt. Det var spild af penge. Forlaget ajourfører overhovedet ikke kortene ordentligt. Pontoner og fortøjningspladser, som vi har noteret for 3 år siden, er end ikke vist på helt nye kort. Vi har også set reelle navigatoriske bommerter i kortene. Gad vide hvad der ville ske ved en evt. retssag, hvor en sejler skulle vise, at han havde ajourførte kort? Der bliver lejlighed til at lave en hel del korrektioner til "Fra Østersøen til Middelhavet" på Dansk Sejlunions Hjemmeside. Til søs udgiver det franske søkortarkiv SHOM fine søsportskort. Forlaget Grafocarte udgiver Navicarte til kanaler og søsportskort over kystnære områder. Hvis de sidste er ligeså dårligt ajourført, som kanalkortene,

så hold jer langt fra dem. Vi har begge dele ombord, og der er ingen tvivl, SHOM's kort er langt de bedste.

I de nærmeste dage vil det som sagt gå nedad, i første omgang sejler vi mod Toul ved Nancy, derfra er det så den foreløbige plan at sejle ned ad Mosel og Rhinen mod Duisburg, hvorfra vi ville tage kanalerne til Lübeck. Det hører I alt sammen om senere. I øjeblikket nyder vi livet i fulde drag her i Vogeserne.

### **Vores Tour de France er slut for denne gang**

Dinant, Belgien, 19. juli 2003.

Den varede ca 7 uger, og den blev på ca 800 sømil fra Menton til Givet, og vi har nydt det. Siden vi sidst skrev, har vi taget en ny beslutning. Vi blev enige om, at de store floder ikke er så spændende som kanalerne og de lidt mindre floder. Derfor besluttede vi, at sejle gennem Ardennerne ad Meuse/Maas til Maastricht og så op til Ijselmeer, hvor vi gerne skulle have rigget om til sejlbåd igen, så vi kan sejle til Brunsbüttel og hjem.

Vi er foreløbig nået til Dinant i Ardennerne. Det har været en meget smuk tur i det fine vejr, grønne, skovklædte bakker, blå himmel og livet på floden klæder hinanden. Det begyndte ellers lidt besværligt. Fra tidligere kender vi en hel del gode overnatningspladser, men i den forløbne uge var det jo 14. juli, Bastilledagen, og den tages højtideligt i Frankrig, så på en hel del steder havde borgmesteren bestemt, at der skulle være festfyrværkeri om aftenen den 13. eller den 14. Da den 13. var en søndag, måtte de jo bruge fredag og lørdag til at indrette fyrværkeri pladsen. Den skulle være på deres "Halte Nautique", hvor vi skulle have ligget. Derfor fandt vi nogle andre pladser, som var mindst lige så fine. Så har vi dem at tilføje til "Fra Østersøen til Middelhavet" på Dansk Sejlunions hjemmeside. Vi har faktisk mødt en del sejlere, som har været glade for de informationer, og det er jo morsomt.

Tidligere var sluserne lukket den 14. juli, men nu arbejder de normalt. Det ved de lokale borgmestre selvfølgelig ikke noget om, ligeså lidt som de og alle andre franskmænd ikke aner noget om, at de i landet har 8000 km sejlbare floder og kanaler. De eneste franske, der kender deres floder og kanaler er naturligvis VNF (Voies Navigable de France) – kanalmyndighederne og deres ansatte samt de stadig færre lægterskipper. Alle andre tror tilsyneladende, at floder og kanaler er noget der findes for, at man har et sted at sætte sig hen for at fiske. Der kan skrives tykke bøger om indretning af private fiskepladser langs kanalerne, Villy Breinholst ville have været fremragende til at behandle emnet, da han var i sin glansperiode.

Til gengæld har især hollænderne overtaget det franske kanalnet. Det er utroligt, hvad der er af kæmpestore hollandske motorbåde overalt. Belgiere er der også en hel del af, men hollænderne er så mange, at vi er begyndt at tale om, at der må være god plads deroppe, når vi kommer. Til gengæld er der nok fyldt med tyskere i Holland.

Vi havde hørt, at den dejlige havn i Toul ved Nancy skulle være lukket i flere dage p.gr.a. 14. juli. Den troede vi ikke på. Så vi sejlede frem til Toul lørdag den 12. Ganske rigtigt, alle både var smidt ud af havnen, der skulle være fyrværkeri! Vi fik sammen med en belgisk båd, vi fulgtes med lov til at sove ved en af pontonerne om natten, men vi skulle være væk næste morgen kl 09.00. Fint det ønskede vi også at være. Vi kunne bare ikke komme gennem slusen på det tidspunkt, for der var en lægter, der også skulle igennem, og de har fortrinsret. Han sinkede os det næste stykke vej, og

senere blev vi sinket ved nogle sluser på Can. de l'Est (Meuse), så vi nåede ikke igennem slusen i St. Mihiel, som vi havde regnet med, inden lukketid kl. 19, men vi nåede frem til slusen, og der var så en fin fortøjningsplads, hvor vi kunne komme til kanalbreden med et par cm under kølen. Fortøjning til en pæl, vore svenske fjeldpløkker og en parasolstang. Det gik fint. Vi fik en herlig aften der.

Den 14. juli havde vi regnet med at skulle være i Verdun, men der var ingen plads. Man lå i to lag ved pontonen. Vi ville så udenpå en tysk motorbåd, men nej "Vi sidder lige og venter på nogle venner!" Den løgn har vi hørt til ulidelighed i danske havne, men her er vi jo gæster, så skipper undlod at behandle den efter fortjeneste og gik videre til den næste båd, der kom der en uforkammet, arrogant engelsk talende person og vinkede os af, "We have had some bad experience!" Så blev skipperen gal. Den slags skal man ikke sige til ham, Verdun kunne have det så godt, vi sejlede videre til Consenvoye, som er et meget lille sted, hvor der er arrangeret fortøjninger i en gammel flodarm. Vore belgiske følgesvende var gået ind før os, de kom vel ind, så vi gik også ind, selv om ekkolodet viste 0 vanddybde. Skipper var endda så flabet at han bakkede VILDGÅS de godt 100 m ind i den snævre flodarm. Det gik fint. Vi skulle bare først forbi et stort siloanlæg, så var der den fineste plads, og drikkevand fra hane på anlægget. Det var meget bedre en Verdun.

Senere fandt vi frem til Stenay, hvor der er lavet den dejligste pontonhavn i en gammel flodarm, der tidligere har forsynet en vandmølle. Det var smeltende varmt, og vi fik plads i skyggen af nogle høje træer. Utrolig idyllisk. Vandet var nogenlunde rent, heldigvis, for skipperen måtte som flere gange før en tur i vandet for at fjerne græs fra propelleren. Stenay hører til vores meget fine oplevelser. Natteophold i Charleville-Mezières og så videre i finregn til Bogny sur Meuse/ Chateau Regnault, hvor der er en dejlig ponton med el og vand lige overfor et supermarked. Vi kom dertil ved middagstid, og det regnede, så vi blev enige om at blive. Vi fik handlet alle de tunge ting vi skal bruge fremover, og så måtte skipperen også i gang med at skifte brændstoffilter. Det arbejde bryder han sig ikke om. Det er ikke svært, men Mr. Perkins skal udluftes bagefter, og han kan godt drille en del. Det gik dog fint. Så var det også tid at skifte viskerblade på vinduesviskerne. Vi håber, at det er en regnvejrersforsikring.



I går aftes kom vi så efter igen en lang række sluser og en "sutterende" (Souterrain, som franskmændene kalder en tunnel) på ca 500 m til Givet, hvor der er en dejlig pontonhavn, vi kender fra før. Det blev sidste dag i Frankrig. Her til formiddag sejlede vi frem til grænsen. I sidste sluse måtte vi vise registreringspapirer. Slusemanden skulle bare være sikker på, at det nu *var* VILDGÅS, der ville forlade hans land. Derimod var han helt ligeglad med at checke, hvor mange dage vi havde sejlet i Frankrig. Vi har jo købt en Vignet i Arles, der giver ret til 30 dages sejlads i Frankrig, men det er en anden del af VNF, der skal checke, at vi ikke sejler for mange dage, og de mennesker har ikke tid til det. De både, der skulle sydpå fra Givet i dag, kunne ikke købe Vignette der, fordi de pågældende havde fri!

Lad det være sagt endnu en gang. Frankrig og franskmændene er fin-fine, det er et smukt og meget afvekslende land med alt fra dejlige strande til flodlandskaber og bjergpartier, og overalt bliver vi mødt med megen venlighed og høflighed. Det blev som nævnt til 7 uger fra Menton til Givet. Vi

har mødt utrolig megen venlighed og hjælpsomhed undervejs. Der har været mange store smil fra begge sider, for i VILDGÅS er vi helt enige med Piet Hein og Victor Borge, at ”Smilet er den korteste vej mellem to mennesker.” I den danske sejlsportspresse har der af og til været meget negative og arrogante notitser om Frankrig og franske embedsmænd. Vi har hidtil aldrig mødt den form for opførsel fra nogen som helst her. Tværtimod. Selvfølgelig skal man opføre sig pænt, når man er gæst, det er da klart. Det kan jo tænkes, at nogen af de mennesker, der måske har haft negative oplevelser, har glemt denne selvfølgelighed. Man kan ikke fortænke en embedsmand i at blive formel, hvis man er flabet overfor ham. Vi har som nævnt kun fine erfaringer, og vi synes som millioner af andre, at Frankrig er et vidunderligt land.

Vores tur går nu videre nordover, og vi glæder os meget til at komme til Holland og få rigget om til sejlbåd. Det kunne da være hyggeligt med en tur over Ijselmeer og et par ture over Tyske Bugt for en jævn agten for tværs, så Mr. Perkins for en gangs skyld kan få lov at hvile sig lidt undervejs. Om en 3 – 4 uger skulle vi nok være et sted i Danmark.

## **I danske farvande igen**

Rudkøbing, 9. aug. 2003.

Vi er kommet til danske farvande igen. Det skete i torsdags, hvor vi kom til Marstal efter at have sejlet 2.550 sømil fra Poros og passeret 230 sluser under vejs, og sikke en tur. Sommervejret bliver ved med at holde, det er da helt fantastisk. Vandtemperaturen i Østersøen er 23-24 grader og solen bliver ved med at skinne fra en næsten skyfri himmel.

Sidst vi skrev, var vi fremme i Dinant i Belgien. Turen derfra til Namur er som at sejle i en park med dejlige villaer og flotte haver ned til floden og med Ardennerne som baggrund. Her er bjerge og bakker lidt mere dramatiske at se på end i den franske del. Det er ikke længere runde, skovklædte bakker, men nøgent fjeld, der står lodret op. Det ser jo også pænt ud. I Namur måtte vi over på den venstre flodbred og fortøje, der var som sædvanlig ikke plads i pontonhavnen, men ”til næste år, sagde havnefogeden, så får vi flere pladser!” De skal såmænd nok også blive fyldt sommeren igennem, for Port de Jambes i Namur er et dejligt sted. Havnemanden tager mod forhåndsreservationer, så man kan komme frem til havnen og finde mange ledige pladser, men man bliver alligevel vinket af, for de er bestilt af andre. Vi synes, det er en dårlig skik. Vi foretrækker først til mølle princippet, men sådan er det altså i Namur.

Turen til Liège fra Namur bliver mere og mere trist, efter Huy bliver det helt galt med fallerede fabrikker, der ligger som ruiner. Ved Seraing er der da liv i fabrikkerne, men de store belgiske firmaer skal åbenbart ikke overholde nogen krav til luftforurening. Der er ikke pænt. Liège selv er en dejlig stor by, og absolut et besøg værd med sine fine gamle kvarterer og et dejligt liv i gaderne. Så er det ved at være slut på Belgien. Vi skal lige igennem slusen i Lannaye, dvs. først skal vi aflevere vores Permis de Circulation, som vi købte i en af de første belgiske sluser for den formidable sum af €1,05, og som vi pligtskyldigt har fået afstemplet i hver af de belgiske sluser. Nu skal de have det tilbage, så de kan konstatere, at VILDGÅS har forladt Belgien.

Det problem har man ikke i Holland. Det er et søfarts- og søsportsland, hvor man har forståelse for sejlere, alt går så herligt praktisk her, ligesom hjemme. Vi fik en dejlig plads hos sejlklubben



Treec i Maastricht, den ligger i et parkanlæg i byens sydlige del med svømmepøl, tennisbaner, restaurant osv. Vi skulle bruge nye kanalkort til vores planlagte tur gennem Ijsselmeer. En samtale med havnemanden medførte, at han kørte os ind til bunkerskibet i byen, hvor vi kunne købe alt hvad vi havde brug for, det blev til en ret stor omsætning for ham, men nu har vi kort, der dækker hele Holland incl. Ijsselmeer og Vadehavet samt årets ANWB Wateralmanak, del 2, hvor der står alt om broers og slusers åbningstider, havne med deres faciliteter, værfter og værksteder. Den er praktisk at have, og den kan såmænd godt læses, hvis man kan lidt tysk, sværere er hollandsk ikke. Undervejs traf vi flere hyggelige hollandske sejlere, vi fortalte om vores plan om at sejle til Amsterdam via Amsterdam-Rhijn kanalen, der går fra Tiel ved Waal (Rhinens hovedløb) til Amsterdams havn. De fleste frarådede os den tur, vi skulle enten gå ud i Deltaet og tage en af de vestlige ruter op til Amsterdam, vi kunne rejse masten i en af deltabyerne, eller vi kunne tage fra Nijmegen 20 km opstrøms ad Rhinen til Pannerdense Kanal, der ved Arnhem deler sig i Neder Rhijn og Gelderse Ijssel, som fører op til Kampen ved Ijsselmeer. Problemet med Amsterdam-Rhijn kanalen er, at den er ret smal med lodrette spunsvægge og en meget kraftig lægter trafik. Det giver en forfærdelig sø at sejle i.

Vi har jo været i Amsterdam før, så vi valgte vejen til Kampen. Det blev en ny fin tur. Dejlig medstrøm fra 2.5 knob til omkring 1 knob i Kampen. Der ligger dejlige gamle byer ved floden, som Zutphen og Deventer, hvor der er fine havnemuligheder. Floden går gennem et meget fladt landbrugslandskab, hvor det lugter af kopis og lort, men ellers er der dejligt. Havnemanden i Zutphen vidste lige, hvor vi skulle rigge båden om, og han ringede til sejlklubben ZC37 i Seveningen Haven i Kampen og bestilte plads til os. Vi kom frem en søndag middag, men de var klar til at tage imod os, og inden vi så os om var masten oppe at stå, der var mange medlemmer henne og hjælpe til, så det var en fryd. Vi måtte naturligvis betale for lån af kranen, men venligheden fra medlemmernes side er et nyt, godt minde.



Efter at vi havde fået slået sejlene under, havde vi tid til en gang turisme i Kampen. Det er en af disse gamle herlige Zuidersee byer med fine, velholdte bygninger i dejlige gader. Vi fandt aldrig ud af, hvorfor de hejser en udstoppet ko op i toppen af kirketårnet, men det opdager vi forhåbentlig en gang. Til gengæld nød vi klokkespillene i de hollandske kirker. Klokkespil skal man åbenbart have i alle de gamle kirker i Holland, en gang imellem måske mere særpræget end kønt, når de spiller folkesange udsat for klokkespil, men det er aldrig kedeligt.

Forudsætningen for at sejle for sejl er at der er vind, det var der ikke på Ijsselmeer den dag vi sejlede til Lemmer i Friesland, så det blev som sædvanlig Mr. Perkins kortvarigt bistået af genuaen. Fra Kampen var der endnu 2 broer i Ketelmeer, den første er 16 m høj, så der kunne vi komme igennem, men den næste, en stor ny motorsvejbros måtte lukkes op for os. Det bliver den naturligvis når vi kommer, der er næsten altid en flok både, der skal igennem, så en ventetid på et kvarter er lang tid.



Havneslusen i Lemmer stod åben, og der var lige plads til et par både mere. I Lemmer er hovedgaden en kanal, hvor vi kan fortøje. Vi fandt en dejlig plads nogenlunde samme sted som, da vi var der sidst for 19 år siden med

SNEGÅS, også denne gang var der lejlighed til at smile af skipperkonen, som skulle have genever, og som ikke kunne huske, at vinhandleren faktisk ligger lige ved den plads, hvor vi havde fortøjet. Vi tog en slapperdag i Lemmer og nød det fantastiske havneliv der er. Det er jo dejligt at sidde i første række og se på det liv, som vi som regel selv er ivrige deltagere i selv.

Op gennem Friesland ad Prinses Margriet Kanal. Der er altså mange hollandske lystfartøjer. Vi sejlede faktisk i konvoj hele tiden. I området syd for Leeuwarden ved Sneek og Grouw er det som regel store motorbåde på 40-45 fod. De fleste er vidst nok udlejningsbåde, som man kan leje uden nogen form for kendskab til at sejle!! Som regel går det jo godt, tilsyneladende er motorerne droslet ned, så de ikke kan gå så stærkt og med bovpropeller til hjælp ved manøvrer går det jo endda. Nord og øst for Leeuwarden var det til gengæld hovedsagelig sejlbåde, der var undervejs, men der var stadig utrolig mange. Da vi sidst for 19 år siden var sejlede i Holland lå vi en 3 – 4 både fortøjet i



Leeuwardens voldgrav, nu er der fyldt med fortøjede både hver aften på begge sider. Der er lavet fine sanitære anlæg til sejlerne og man skal også betale nogle få € for at ligge der plus naturligvis 40 – 50 Eurocent i turistskat. Vi forstår ikke idéen i at hollænderne har lagt skat på turister. Først gøres der et stykke arbejde for at tiltrække dem, og så opkræver man skat af dem, når de kommer. Det er da at gøre grin med folk? Hvis man ligger på den udvendig kanalside kan man gratis benytte en lille færge over kanalen til toiletter og til byen. En fin oplevelse.

Vi fortsatte til Lauwersoog næste dag, og undervejs blev vi enige om, at nu havde vi set nok af både for nogle dage, så vi ville ud og sejle på det rigtige vand i Nordsøen. Vi gik ind i havneslusen næste morgen kl. 7, for at få fornøjelse af det sidste af det udgående tidevand gennem Westgat ved Schiermonnikoog, men vi var ikke alene, tværtimod slusen blev helt fuld af både. Det var stille, så det blev igen en dag for motor til Borkum. Næste morgen igen ud med tidevandet, et par timers modstrøm og så ellers medstrøm hele vejen til Helgoland. Det blev den næstlængste sejltur i år, der er næsten 75 sømil, men det gik nu fint. Det er altså utroligt at sejle på Nordsøen i sommermånederne, der er sejl overalt, men vi havde nu ikke megen vind. På Helgoland lå vi kun som nr. 6 uden på andre både i havnen. Tyskerne fortalte om dage, hvor man kan gå tørskoet over.

Tidevandsberegninger sagde os, at vi skulle af sted ved 10 tiden fra Helgoland for at få medstrøm op ad Elben. Vi tog nu af sted noget før, så de første par timer var der et par knobs modstrøm, og strømmen ved Scharhörn i Elbmundingen gav sig nu også god tid med at kæntre, men da den først var kæntret gik det til gengæld stærkt. En overgang var vi oppe på 9,5 knob ved Cuxhaven, hvoraf Mr. Perkins kun gav de 6, det er jo morsomt. Bodil kan ikke lide tidevandssejls, det er vi så ikke helt enige om. Det er nu meget sjovt, men det kræver at man har gode strømkort og en god tidevandstabel, strømkort havde vi ikke, og tidevandstabellen er hollandsk med Harlingen som udgangspunkt og så nogle tidsdifferencer til Helgoland og Cuxhaven, men det er kun næsten godt nok. Den tyske tidevandstabel er bedre til dette farvand. Vi er naturligvis enige om, at vi skandinaviske sejlere er godt forkælede mht. tidevand, eller rettere med at der ikke er noget af betydning, så vi kan sejle når vejret er til det, og vi har lyst til det i stedet for at måtte tilpasse os tidevandet også.

Vi fik en fin havneplads i Brunsbüttel og tog en slapperdag der. Vi var i godt selskab sammen med besætningerne på et



par danske motorbåde, der lå og reparerede motorer. Hyggelige mennesker. Så en lang dag igennem kanalen til Kiel. I Holtenau skal man op og betale afgift, vi har hørt, at der er mennesker, der har haft problemer med at få lov til at sejle på Kielerkanalen, fordi de ikke har de rigtige papirer. Det forstår vi ikke. I Brunsbüttel vil de overhovedet ikke have noget med sejlernes papirer og penge at gøre, og i Holtenau ved Kiel stod vi i kø for at få lov til at betale. Hvor lang er båden? 10 m! Det bliver €16. Sidst vi var der kostede det DM 16, men det er også mange år siden. Dengang skulle vi også skrive under på, at vi kendte BinnenSchiffahrtsStrassenOrdnung, det skal vi heller ikke mere, nu skal vi skrive bådens navn, dato og klokkeslæt samt skippers underskrift i en bog, der ligger på disken, men der er ingen der ser, hvad man skriver. Det vigtige er at betale kanalafgiften. Kvitteringen er en kassebon!

Vi overnattede i havnen i Strande ved Kiel, og dagen efter fortsatte vi til Marstal. Undervejs var der så megen vind, at sejlene kunne trække kun meget let assisteret af Mr. Perkins. Det var en fornøjelse. Vi fik halet det tyske gæsteflag ned, da vi havde passeret Schleimünde. Kort efter stod Helmer Olsen, vores flinke selvstyrer af. Han ville simpelthen ikke mere. Tandremmen var knækket, men det problem kunne vi da løse, da vi kom i havn.

Der var fuldt af både i Marstal, der blev hovedsagelig talt tysk, og vi syntes ikke rigtig der var så hyggeligt, som vi husker stedet, så næste formiddag – i går – fortsatte vi så til Rudkøbing, hvor vi nu holder weekend, før vi tager videre hjemover. Her er dejligt, Bodil er selvfølgelig forudindtaget, der er ikke noget som fødeøen, men med en aften som i aftes, kan vi kun være enige. Det var helt hen i Strandbakken på Egeløkke.

Bodil nød at være hjemme på fødeøen, vi fik besøg af hendes bror og svigerinde, de skulle ned at se på deres barndomshjem i Østerskov, på kirkegården og hilse på familien osv., og der blev igen tid til en dejlig svømmetur i Langelandsbæltet.

## HJEMME IGEN

Sejerø lignede sig selv fra vi var der sidst for snart mange år siden, havnefogeden, Svend Nørregaard, er blevet noget ældre at se til, men lige hyggelig. Om aftenen ville vi over på havnegrillen og have en is, men --- skilt Tak for i år! Skoleferien var slut, og selv om der var fyldt med både i havnen, havde de altså lukket. Så kunne det da også være det samme, så sejlede vi til Hundested næste morgen, der kan vi da få en ordentlig is. I Farvandsefterretningerne havde vi i dagevis hørt, at en sejlbåd havde tabt masten på en position i Hesselø bugt, ” Skibsfarten anmodes om at holde godt klar!” For en god ordens skyld plottede vi positionen ind i kortet. Den er lige i vores normale kurslinie fra Snekkeløbet til Grønne Revle YB, lige i Nyrup Bugt. Ringede til SOK i Århus og talte med vagthavende, om han kunne fortælle os om det var et alu-rør eller en trækæp vi skulle holde øje med. Han checkede, de vidste ikke mere end hvad der var oplyst. Mærkeligt, at ingen har tænkt på at stille et par opklarende spørgsmål til anmelderen. Nogen må da vide, hvad det drejer sig om. Man taber da ikke bare en mast overbord uden at vide, hvad det er for en.

Selvfølgelig kunne vi få en is i Hundested og mere til. Der er nu blevet dejligt i den gamle



fiskerihavn, det er en fornøjelse at se, hvordan der er kommet nye forretninger og spisesteder til, og på Fiskeauktionen ved de stadig, hvordan man steger en rødspætte. Det blev til nogle dage i Hundested, for det blev kuling. Den eneste reelle,



flere dages kuling vi har haft fra Poros til Roskilde. Vi lå jo udmærket ved broen, der var hyggelige mennesker i nærheden. Vi fik besøg af gode venner og fik så småt indtryk af, at vi nu var kommet til Danmark og næsten hjem. Dejligt.

Så ned ad fjorden. Vi havde jo i dagevis hørt i Farvandsefterretningerne, at der var bøjer som ikke var på plads og i orden, men vi mente jo nok, at vi kunne klare navigationen endda. Søkort nr. 118 hænger hjemme på væggen, så vi kunne ikke engang se hvilke bøjer, det var der manglede, men vi klarede det da uden problemer. Ole Bøgild havde advaret om, at der nok ville blive smilet lidt af os, hvis vi gik på grund der. Fandt en plads i havnen og glædede os



over alle de mange mennesker, der kom forbi og sagde velkommen hjem. Først og fremmest 4 børnebørn naturligvis, selvom vi må erkende, at vi godt kunne bruge en større båd, når de er der alle fire på en gang.



Det blev den 16. august, på dagen fire måneder fra vi forlod Poros syd for Athen til vi lagde ind i Roskilde. 2700 sømil havde vi sejlet. Passeret ca 230 sluser. Bodil havde uden besvær kunnet klatre op ad lejderne i alle de små opadgående sluser. Genset en masse dejlige steder, oplevet nye steder, mødt en masse hyggelige mennesker og haft det dejligt. Bodil siger, at vi ikke har været oppe at skændes en eneste gang. Vi har været kløpind for en hval, hvad der kostede en ny gearkasse, det var naturligvis ærgerligt, men vi er selv mere raske og rørige efter turen, og det er det vigtigste.

Som altid når vi sejler hjemad, har vi talt om, hvor vi skal hen til næste år, og vi er gået i gang med at planlægge tur til Finland. Vi vil meget gerne til opera festspil på Olofsborg i Savonlinna, og man kan jo sejle hele vejen ind på Saima-søen ved at sejle til Viborg på det karelske næs og gå gennem kanalen. Det må vi prøve, men først skal vi lige have klaret en gang reparation og vedligeholdelse, Bodil skal nok have en ny hofte, og VILDGÅS skal have en ny motor mv. Vi håber, at begge dele går godt. Godt helbred er jo en af forudsætningerne for det liv vi lever. Vi skulle også gerne nå at opleve det spanske Galicia med Santiago de Compostella, og den portugisiske vestkyst, Capo de Sao Vicente og Algarvekysten. Det hører til de steder vi gerne vil opleve fra eget skibsdæk. Det er da dejligt at have ønsker og planer – ikke også!

**Ove V. Hansen**

PS: Vores forsikringsselskab, Pantaenius accepterede efter vores hjemkomst vores dokumentation af uheldet med gearkassen med fotos af adskilt gearkasse, vores erklæring om mødet med hvalen, og en erklæring fra mekanikeren om at uheldet skyldtes en brutal ekstern hændelse, og kort tid efter



fik vi en check på prisen på gearet – selvrisko. Det er nu dejligt at have et kulant forsikringsselskab, når uheldet er ude.