



## Canal du Midi i egen båd ? - glem det!

*Rejsebrev fra Frankrig af Kitty og Otto Grove*

*Fortsætter rejsebrevene fra Belgien 2007*

Den, der skriver disse linjer, har en fjern fortid i Sydfrankrig og ville - efter sidste års møgvej i Belgien (se rejsebrevene herfra) - gerne vise børn og børnebørn, hvor rart der kunne være henede i det solbeskinnede middelhavsområde.

Der er *meget* langt ned gennem Frankrig til Canal du Midi, som jo var en epokegørende bedrift, da den blev konstrueret i slutningen af 1700-tallet som en vej til at transportere gods (og militære forsyninger) på pramme fra Middelhavet til Atlanten uden at skulle uden om Spanien, som Frankrig på det tidspunkt var i krig med.

Discovery-filmen 'The Canal King' beskriver meget smukt tilblivelsesprocessen og kan varmt anbefales.

Så vi satte året af til denne lange rejse og nåede på små to måneder, trods lidt mekanisk bøvl og uventet lukning af en kanal, frem til Arles og indsejlingen til kanalen fra Rhône til Sète. Vejen ned ad Saône og Rhône er beskrevet så mange gange, at den vil vi ikke bruge spaltepads på her.

Vi vil dog godt lige nævne, at der ikke er helt så mange anvendelige anlægspladser, som vi kan læse om i fx Navicarte 16 (Rhône). Man kan få en idé om, at også planlagte, men ikke gennemførte, steder er markeret, og i mange tilfælde eksisterer de i hvert fald ikke, så lad være med at regne med dem.

Lige nord for Arles skilles vore veje fra sejlbådenes sædvanlige rute mod Middelhavet ved Port Saint Louis. Vi bliver i kanalsystemet og drager ad Petit Rhône over Saint Gilles (stor sag i Tempelriddertiden, nu en søvrig lille landsby) til Aigues-Mortes, hvor den noget tilsandede middelalder-havneby med den fantastiske bymur stadig kan tiltrække mange turister. Havnen ligger lige under muren og er travl, men man finder plads alligevel. Denne vej anvendes også af sejlbåde på vej via Sète mod Spanien.



Kanalen frem til Sète, som jo egentlig ikke har noget med dagens tema at gøre, er ganske hyggelig og viser på flot vis det flade marskland med de store strandsøer og de flamingoer, sorte tyre og hvide heste fra Camargue, som er så typiske for området .



Vel fremme ved Sète fortsætter vi over den store lagune Étang de Thau, som er præcis så lang, som Storebælt er bred, og sejler ind i Canal du Midi ved byen Marseillan, hvor man næppe skal overnatte, da de tager over 35 € per nat.

Det første stykke adskiller sig ikke meget fra den foregående kanal, men snart når vi frem til de karakteristiske krumvæggede sluser, hvoraf der er hele 65 i kanalens længde frem til Toulouse.




Og her starter så frustrationerne.

I vor båd er vi jo to ældre mennesker, som sejler alene. Og det er slet ikke meningen her, for det stipuleres, at man skal sætte et besætningsmedlem af for sluserne for at tage mod trosser og forløje til de pullerter, som fra gammel tid står så langt inde, at man ikke kan se dem, endsige nå dem, nede fra båden på vej op. Da man ikke ene mand kan hamle op med de voldsomme turbulenser, som fyldningen af slusen kan give (se foto), kan man altså ikke sende konen i land og stå alene tilbage.

At det lykkedes os at komme så langt frem som til Carcassonne kan kun forklares med, at vi fik god hjælp, dels af medsejlende, som havde folk nok til opgaven, dels af tilskuere, som lige gav en hånd med på anfordring.

Dette forhindrede dog ikke, at vi måtte finde os i, sammen med hjælperne, at måtte stå skoleret for en umådeligt ubehøvlet slusemester, som ikke undså sig for at skælde os ud, som var vi skolebørn - og sådan behandler man altså ikke os 60+-årige, som endda er dem, der betaler deres løn.

Det var så meget mere overraskende, som vi overalt i øvrigt på de franske vandveje kun har mødt venlige, hjælpsomme og forekommende mennesker i sluser og på vnf-kontorer (vnf: voies navigables de France, den franske vandvejsadministration). Hernede var det helt utænkeligt for dem at tage imod en trosse, 'for det måtte de ikke!'.  


Man kan dog også møde slusevagter som hende her - og de skælder altså ikke ud. Vi mødte vel fire kvindelige slusevagter undervejs på kanalen, og de danner undtagelser fra det ovenfor beskrevne - de var, som vi forventede vnf-personale ville være.

Der garanteres en vanddybde på 1,50 m, (Navicarte 11, p. 3), men selv vore 90 cm mødte bund, og desværre sten, på steder, hvor der burde være dybt nok, nemlig på venteplasserne foran sluserne (heldigvis uden skade på skruen), men også i de kanalhavne, som er angivet som overnatningsmuligheder. Kanalen er kantede af ældgamle og herligt skyggegivende platantræer med rødder, som holder på bredderne, og det forventes, at man når som helst kan gøre holdt og lægge til her.

Der kan udlejningsbådene også - de er brede, fladbundede og har langt ind til skruen, men vi, der sejler i en mere traditionelt konstrueret kanalbåd, kan altså ikke - for den garanterede vanddybde gælder altså ikke inde ved bredden.

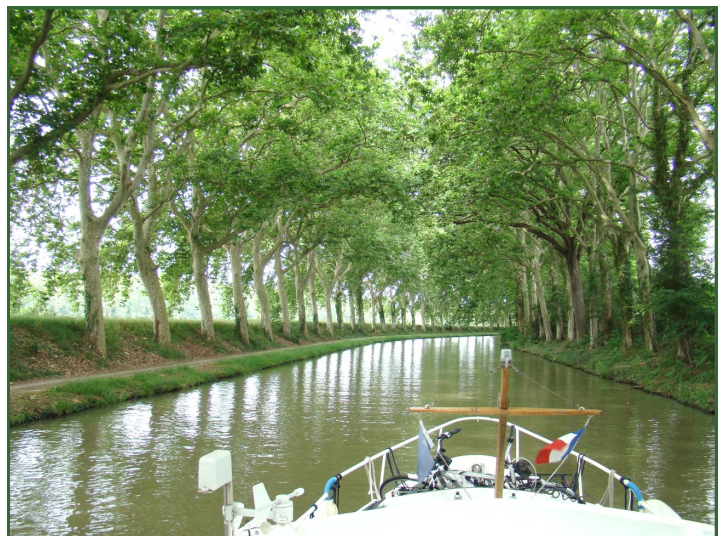
Der er i øvrigt noget helt specielt ved havnebeskrivelserne, for mange havne viser sig at være hjemsted for udlejningsfirmaer, hvilket betyder, at de har god plads fra søndag eftermiddag til fredag morgen, men så der det også slut, for i weekenden bliver man jaget væk - eller får ikke lov at lægge til - for da er alle pladser i brug til rengøring af både og udskiftning af lejere. Og så kan der pludselig blive meget langt mellem havnene og man bliver nødt til at lægge til ved en bred, hvor vandet ikke er dybt nok, og der slet ikke er hverken strøm eller vand at få. Og de uerfarne skippere går alt for hurtigt forbi og alt vipper og vælter.

Der sejler angiveligt mellem 500 og 700 udlejningsbåde fra et utal af firmaer på kanalen. En sluse kan tage 3, højst 4 både per slusning, og det medfører meget let meget lange ventetider. Vi har fra landsmænd hørt om op til 3 timers venten på en sluse, og sker det mange gange i løbet af dagen, kan kilometrene godt blive meget lange.

Vort indtryk er, at systemet er offer for en enorm overudnyttelse i forhold til kapaciteten - på et skisportsområde ville man etablere flere skilifts,



men det er jo ikke så let at lave mere plads i slusesystemet. Eller grave en parallel kanal ...



På kanalen skygger og køler de 150.000 plataner, som planen var, da de blev plantet til beskyttelse af pramdragere og heste, men vi vil meget anbefale danske sejlere, at de lader egen båd blive hjemme og i stedet lejer én af udlejningsbådene, hvis de vil ned og nyde middelhavsklimaet på dette kanalsystem. Så sparer man også den meget lange vej herved og hjem igen. Men sørg for at være nok ombord, for ellers går det ikke.

Selv kommer vi ikke igen med vores båd, det er det ikke værd.