



30 graders varme, vandet er som et stuegulv, og platantræerne danner en skyggefuld katedral over Canal du Midi.

En gevinst for livet

Tursejlerens udsendte tabte hjerterne til Canal du Midi: Buldrende slusevand, rejse i slowmotion, fransk idyl, fremragende mad og vin i det uendelige. Vores »udsendte« havde vundet en uges kanalferie i vores konkurrence for lokalredaktører.

Af Kjeld Christiansen
Foto Erling Zimmer

Indtil 1600-tallet var søvejen fra den franske atlantehavskyst til landets middelhavskyst lang og farlig, men ikke til at komme uden om. Havbunden i Gibraltarstrædet er oversæet med skibsvrag.

Sådan var det indtil, den franske ingeniør Pierre-Paul de Riquet – og 12.000 arbejdere med skovle – skabte et fortryllende smukt og aldeles ufarligt alternativ: Canal du Midi, som sammen med Garonne-floden forbinder Frankrigs Middelhavs- og Atlantkyster.

»Canal du Midi er kun farlig for din lever«, erklærer vores instruktør med en munter hentydning til områdets pragtfulde vine, da han tjekker os ud på den motorbåd, der i en uge skal være vort flydende hjem på den berømte kanal.

43 sluseanlæg

Tidligere på året havde klubbladet »Pouls Vig Nyt«, der ud-

gives af Pouls Vig Bådelaug ved Næstved, vundet en uges kanal-ferie et sted i Europa gennem en lodtrækning her i »Tursejleren«.

Derfor står vi den 9. september i Port Cassafières ved Middelhavet og overbeviser hurtigt instruktøren fra Crown Blue Line om, at en smule kanal ikke er noget at snakke om for garvede, danske saltvandssejlere.

Da vi har fået ham »smidt de i land«, og provianten til foreløbig to dage er bragt om

bord, er vi omsider klar til at stævne ud af Crown Blue Lines lille havn og begive os kanalen, solen og vinen i vold. Foran os ligger seks reelle sejldage, masser af maleriske middelalder byer, fremragende, men billige restauranter – og 43 sluseanlæg med op til seks slusekamre i rap. Målet er Castelnau-dary dybt inde i Sydfrankrig.

Beruselsen

Adstadigt – max. otte kilometer i timen – tøffer vi af sted.

Båden skal sejles

Mange sluseanlæg har flere slusekamre i rap. Her er det ikke meningen, at trossegasten på slusekajen skal trække af sted med den tunge båd i fortøjningen. Gasten skal blot holde de slække fortøjninger i hånden, mens båden sejles ind i næste slusekammer.

Slusemestrene arbejder fra ni morgen til syv aften med pause fra kl. 12.30 - 13.30. Deres rytme bestemmer rytmen på hele kanalen. Som regel følges de tre-fire både, der er plads til i en sluse, ad fra sluse til sluse og bliver næsten straks lukket ind.

Mageligt bænket under parasollen på bådens soldæk. Vandet er fladt som et stuegulv, fartvinden rækker lige til at holde svedperlerne væk i de 30 graders varme, mens vi beruser os i lyset, det sydfranske kulturlandskabs sødmefyldte idyl – og et enkelt glas rødvin.

Kanalen virker som en tidsmaskine. Ude i landskabet ser vi glimt af motorveje med hektiske franskmænd og vinbønder, der har travlt med at høste. Vi derimod er pludselig kommet til at høre til kanal-menneskene. Rejsende i slowmotion. Nogle af de mange flodpramme, der blot slår et par fortøjningspløkke i kanalbredden og holder ugelange pauser, er årevis om strækningen mellem de to have. Nu snegler vores tilværelse sig af sted lige som deres.

Foran os snor Midi sig 240 kilometer omkranset af en lige så lang allé af skyggefulde platantræer. Ofte danner grene en grøn tunnel, som vi

sejler igennem. Nogle steder er der lavt til loftet, andre steder højt som i en katedral.

Nemme sluser

Indtil videre er landskabet fladt. Turen begynder i udkanten af Camargue – et sump- og englandskab, hvor franske cowboys avler deres berømte hvide heste og sorte kamptyre. Spanien med dets tyrefægtninger er lige på den anden side af Pyrenæerne, som vi til tider skimter i det fjerne.

Vi har ikke én bekymring. Livets spænding er reduceret til, hvad der mon dukker op bag den næste krumning i kanalen, og – for at være ærlig – mødet med den første af det skrækindjagende antal sluser, som skal hæve os op fra lavlandet.

Efter den første sluse i Portiragnes er vi enige om, at sluserne er harmløse – hvis man har lidt kondi og forstår at manøvrere præcist med en motorbåd. Kondien er nødvendig for trossegasten, der sættes i land før hver sluse (Det er første gang, undertegnede har fået konen til at hoppe og danse fra morgen til aften uden vrøvl). Skipperens evner til at udnytte opskud, ror og skruevand er afgørende for, at mandskabet er lige så gode venner efter som før sluse-

Så meget koster det

En uge på Canal du Midi i en Crusader med fire personer koster rundt regnet 34.500 kr. med alt, eller 8.625 kr. pr. person. Det er altså ikke dyrere end så mange andre ferier. Ud over 17.500 kr. i bådleje, som vi fik foræret, er der dermed så også betalt for diesel til båden, bådfor-sikring, beskyttet parkering, transport af bilen fra start-til sluthavn og rengøring af båden ved aflevering.

I totalprisen er også medregnet udgifter til brændstof, overnatning og måltider på bilrejsen til og fra Sydfrankrig. Der er 2.000 km hver vej. Også køb af proviant inkl. rødvin på sejlturen og tre gange middag på restau-

rant er medregnet. En betydelig post, man skal være opmærksom på, er dieselolie til båden. Crown Blue Line beregner sig 50 kr. pr. motor-timer. Vi brugte motoren i 33 timer og kom af med 1.650 kr. for diesel. Det kan gøres for mindre, eksempelvis ved at leje en mindre og billigere båd og ved selv at gøre båden ren ved afleveringen. Men med tanke på de 2.000 kilometer motorvej, vi havde foran os, orkede vi ikke først at gøre båden ren.

Crown Blue Line lejer både ud mange steder i Europa. I Danmark repræsenteres firmaet af SunWay, Box 19, 8543 Hornslet, tlf. 86 97 50 66. www-sun-way.dk

sen. Altså intet problem for læserne af dette blad.

Landkrabber

Alligevel er der drama i hver eneste sluse med både, der pludselig ligger på tværs i sluseporten eller på anden måde kommer ud af kontrol. For flertallet af de mange charterbåde, som udgør det meste af trafikken på kanalen, sejles

tydeligvis af mandskaber uden nogen som helst erfaring. De er helt igennem landkrabber, der blot har valgt at købe en charterferie i båd på Canal du Midi som en afveksling fra den sædvanlige tur til Mallorca eller Tenerife.

Charterbåds-selskaberne reklamerer med, at det ikke er nødvendigt med forkundskaber for at sejle på Midi. Der kan da heller ikke ske noget alvorligt. Bådene er nærmest pakket ind i fendere, og der er aldrig længere end et par meter ind til den frelsende kanalbred.

Men mange af dem, der pjasker rundt på Midi, ville udløse panik i en hvilken som helst dansk havn. Adskillige gange må vi lave feberredninger, når en af dem uden varsel drejer ind foran os på et lige stykke kanal. Deres fortojninger er en ynk, og ikke så få får aldrig lært, at et skib, der drejer til bagbord, i første omgang skri-der et pænt stykke til styrbord med agterskibet.

Sluserne bestemmer

Er man tilstrækkelig ondskabsfuld, ser man blot landkrabberne som en del af

underholdningen.

I Beziers hostede en tysk familie, der havde lejet en motorbåd på ca. 50 fod, klapsalver fra det meste af havnen, da det endelig lykkedes at få skuden klappet til kaj. Da havde de prøvet uden held i fire timer.

Selv om sluserne i sig selv er harmløse, kan de føre til stress. Man risikerer, at man ikke får afleveret båden til tiden, hvis man ikke planlægger turen meget omhyggeligt. Det er slusernes antal og åbnings-tider (her holdes siesta), der bestemmer, hvor langt man når på en dag – ikke afstandene. Og det er forbudt – og umuligt – at sejle om natten.

Hvert slusekammer varer 15 minutter, og mange sluseanlæg har flere kamre. Ogsom nævnt: Der er 43 sluseanlæg mellem Port Cassafières og Castelnau-dary!

Vores tur er beregnet til at vare fra lørdag klokken 16 til efterfølgende lørdag klokken ni. Det giver seks dages reel sejltid og en meget stram tidsplan. I planen har vi lige netop kunnet afsætte en halv dag til at se en berømt korsridderborg i Carcassonne. Men, da en defekt sluseport tvinger os til at ligge stille en halv dag, må korsridderborgen droppes.



Så høje er slusevæggene.





Adskellige steder føres
kanalen over dybe floddale.

Buldrende vand

Det gode råd er derfor, at man lejer båden i 10 dage. Så bliver der også tid til at ligge stille, hvis vejret bliver for surt. Vi må holde på, selv om det tordner, plaskregner og stormer de sidste to-tre dage, hvor alle bliver gennemblødt op til flere gange. I sluserne skal båden manøvreres fra styrestanden på soldækket for at have det fornødne overblik. Mange sluser ligger med kun 500 meters mellemrum. Når man først er gennemblødt, kan man altså lige så godt blive i det fri – og undgå, at styrehussalonen, hvor der også er rat og maskinstyrepluk, sjaskes til af det våde tøj.

Men alt det hører til småtingsafdelingen, for sluserne er først og fremmest en impone-

rende oplevelse. Især flertrinssluserne. Man bliver stum af betagelse, når man står på dækket af båden i bunden af firetrinsslusen i Castelnau-dary, og slusemesteren åbner den øverste port, så enorme vandmasser med voldsom kraft kommer buldrende hele vejen ned til en. Selv om vandet gurgler og syder omkring båden, er det fuldkommen ufarligt. Men man føler sig meget lille.

Madtempler

Canal du Midi er på FN's liste over menneskeskabte vidundere, der skal bevares. Med dens ovale sluser, vejbroer, der er lige så gamle som kanalen, vandforsyning fra bjergene og vovede højbroer, der fører kanalen hen over dybe floddale, er den genial i al sin enkel-

Fuld gas ved manøvrer

Midtskibs er der en stor og magelig styrehussalon og et stort, veludstyret pantry med både bageovn og mikroovn. Man opholder sig mest på det meget store soldæk med parasol og ekstra styrestand. I maskinrummet leverer en dieselmotor både strøm og varmt vand og ca. 40 heste til skruen. Den højest tilladte fart på 8 km/t (på floder og kanaler regnes fart

og afstande i kilometer) opnås ved 1500 omdrejninger. Motorens størrelse er i underkanten til den store og tunge båd. Skal man virkelig smide rundt med den i havne og sluser, skal man op på fulde omdrejninger.



hed. De stier, som generationer af pramdragere og hestespand har trampet, mens de har trukket de tungtlastede pramme, findes stadig. Det samme gælder de mange små byer, som opstod, hvor pramdragerne og skipperne købte sig logi og et varmt måltid. Nu er det vor tids kanalfolk – turister, originaler og pensionister, der nyder deres otium, som skaffer de mange små madtempler langs Midi brød på bordet.

Vi går i land i le Somail. Ved et bord helt ned til kanalen nyder vi grillstegt andebryst, marineret i honning, krydderurter, råstegte kartofler og æblekompot med passende mængder rødvin. Vi er fire personer, der bliver mætte for 400 kr. med det hele.

Ved siden af maden er ste-

dets attraktion en tam gås, der går rundt og tigger blandt gæsterne. Går det ikke hurtigt nok, stikker den i en tåreper-sende klagesang. Så får den sin vilje. Som alle gæs i verden.

Fattigmandskost

Næste morgen får vi lækre croissanter hos madam i købmands-prammen, hvor hun sælger alle mulige af egnens lækkerier, indtil der er penge nok til at fortsætte rejsen fra Atlanten til Middelhavet. Det næste par dage svælger vi i hendes fede andepostej og himmelske camembert. I Carcassone falder vi for stedets verdensberømte fattigmandsgryderet, Cassoulet. Denne himmerigsmundfuld består af rester af medisterpølse, and og flæsk og andre gode sager

Det er nemt at sluse

Der er ingen grund til at være nervøs for de mange sluser på Canal du Midi. Efter den første har man lært teknikken. Slusemesteren åbner/lukker for sluseportene og styrer vandet, men tager meget sjældent imod en trosse. Når man sluses op, sætter man en gast i land før slusen til at tage imod trosserne oppe på slusekajen. Endvidere skal der helst være en gast ved henholdsvis for- og agtertros-

se til at hale hjem på trossen, når båden hæves.

Under ned-slusning, som kan gøres med lidt mindre mandskab, er det afgørende, at der stikkes ud på trosserne under nedstigningen. Ellers risikerer man, at båden pludselig hænger i sine fortøjninger. Derfor bør trosserne aldrig gøres fast på klamperne.

Ikke alle førere i charterbådene har erfaring, og det kan skabe kaos i sluserne.



Luksusbåde

En tur i lejet båd på Canal du Midi er luksusferie. Bådene rummer alle moderne bekvemmeligheder, og de er lige så veludstyrede som en feriebolig i land.

En stab af teknikere sørger for, at Crown Blue Lines både er i topform. Går noget i stykker undervejs, er en mekaniker på pletten inden for en time. Det oplevede vi, da der lækede store mængder

vand fra stævnørøret. Vores båd var af typen Crusader. Den er på 39 fod og indrettet til tre par, der hver har deres kabine med toilet, badeværelse med bruser.

Køjetøj, håndklæder og alle andre fornødenheder er om bord. Man skal kun have lidt tøj og solbriller med.

(uden holdbarhedsdato) vel-lagret i en luge af hvide bønner og kogt i mindst fem timer. Nydelsen under spisningen afløses efterhånden af en betonagtig fornemmelse i maven. På en kold vinterdag i Danmark ville man drikke øl og brændevin til et sådant herremåltid. Nu bliver det rødvin i store mængder for at holde maven i gang.

Den store gevinst

Den finder vi midt i Languedoc-vindistriktet. Hver en plet er beplantet med vin. Midi er først og sidst en vinrute. Al-

le steder lokker vinbønderne med skilte kanalfarerne til at indlægge en vinpause. Man hopper bare i land med en tom dunk og fylder op.

Instruktøren hos Crown Blue Line har ret. Canal du Midi er en farlig cocktail. Vi har dog både livet og leveren i behold. Minderne er det vanskeligere at styre. De forfører os ustandseligt tilbage til kanalen, hvor solens stråler hænger som blændende gardiner mellem skyggerne i plantetræernes grønne katedral.

Måske er Canal du Midi vort livs største gevinst. †

De berømte vilde heste i Camarque.



Næ, vi nød det bare
En underlig sommer.
Lange solfyldte dage.
Pæn, blid vind - altid på
låringen.
Jævne, rolige stræk hen over
solglitrende småbølger
- en uendelig dasen i de
dejlige dage.
Nå, fik du så sejlet noget i år?
Næ. Vi nød det bare.
Det er det svar man får, når
man spørger nsferne.

Alt var beredt og lagt til rette
for de lange krydsben,
men - tja, der gik altså
sommer i det hele, og man
lå åbenbart blot og flød rundt
i solvarmen. Ingen hidsige løb.
Ingen voldsomme langture.
Ingen eventyrlige rekorder.
Vi nød det bare - og var det
ikke en vidunderlig Sommer?
(Hentet fra »Tågehornet«
nr. 5 fra oktober - medlemsblad
for Nyborg Sejlforening)