

## Reisebericht Narrowboat 31.10. bis 7.11.2009

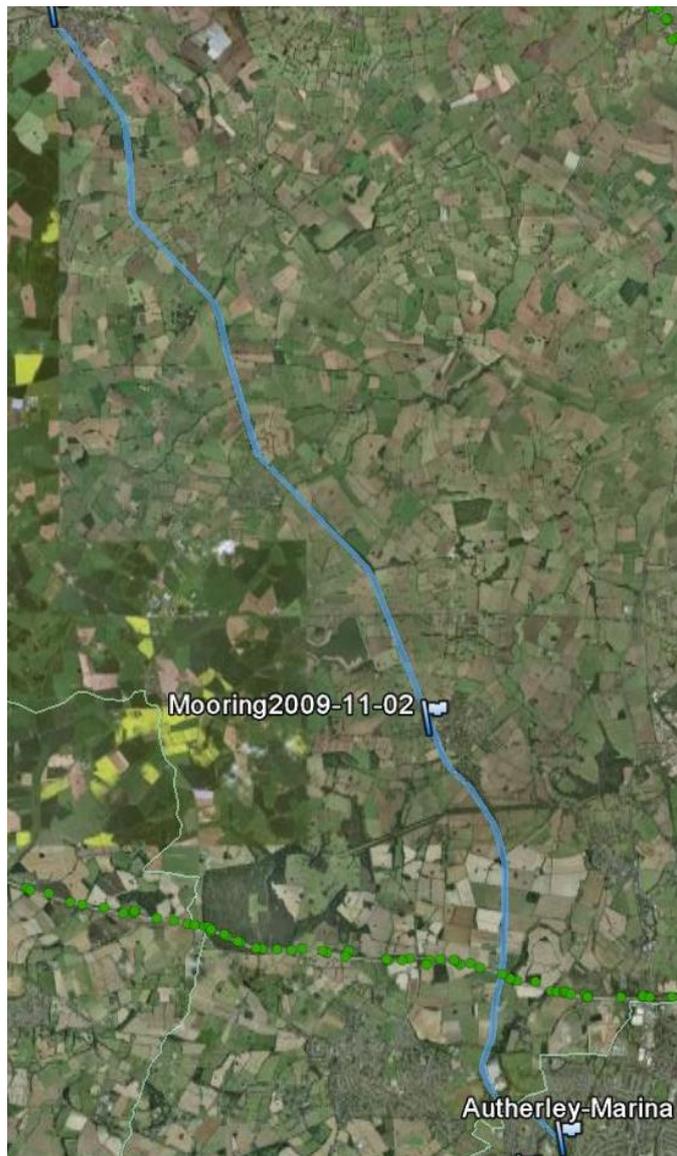
**Jef Sprooten und Christian Brünig**

**Samstag, 31.10., heiter bis sonnig, 3 bis 12°**

Anreise mit Zug. Etwas Stress beim Übergang London Pancras nach Euston, klappte knapp bei 20 Min. Übergangszeit und 800 m Entfernung mit Weg suchen, Fußgängerampeln etc.. Zwischen Wolverhampton (WVH) und Birmingham (Brum) schöne Kanal- und Industrielandschaft. In WVH Taxi nach Audersley und pünktlich in der Dämmerung gegen 16:40 in der Marina. Paul erklärt uns die Handgriffe für die erste Übernachtung in der Marina. Einquartiert und 10 Min. zu Fuß über die Schleuse und eine Wiese zum Pub „Pendulum“, dort Dämmerchoppen. Daneben Großeinkauf im Supermarkt „Morrison“. Nach nur je einem Bier und Whiskey schnell ins Bett.

**Sonntag, 1.11., Regen, später Schauer, Rücken-, später Seitenwind, 7 bis 11°**

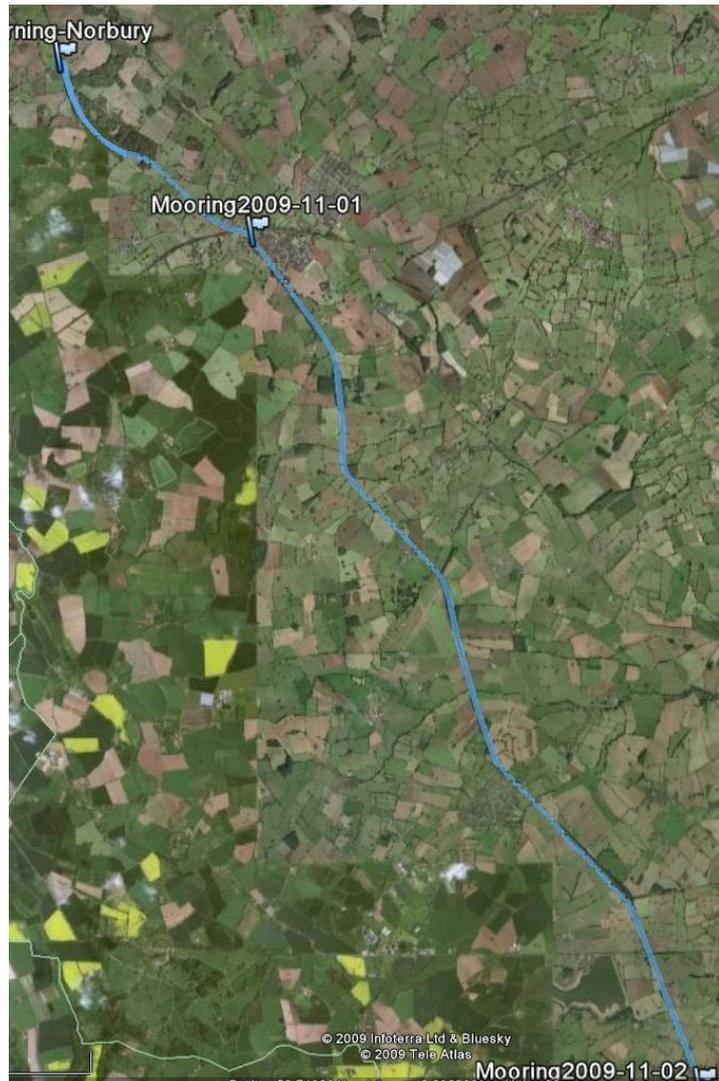
Paul erscheint um 8:30, daher Kaltstart nur mit etwas Kaffee. Wegen des recht ergiebigen Regens sehr kurze Instruktionen trotz des mitgebrachten belgischen Biers als natürlichem Trinkgeld. Dann Trainingstour über den Shropshire Union Kanal mit nur einer Schleuse nach Bewood ca. 16 km. Etwas anstrengender als gedacht, vor allem Anlegen mit Einbeziehen von Rücken- und Seitenwind. Der Wind treibt das Heck des Bootes quer in den Kanal. Doch statt Spott meist Hilfe von Passanten oder anderen Bootsführern. Eher ländliche Landschaft, viele Einschnitte und Tunnel, viele Boote unterschiedlichsten Zustands am Ufer. Idyllen mit Klein-Datschen. Fischreier mit geringer Fluchtdistanz und Eisvögel. Ein umgestürzter Baum im Kanal kann gerade eben umfahren werden. Ca. 22 km in 6 Stunden. Bier im Pub „Boat In“ und netten Gesprächen.



**Montag, 2.11., heiter, abends etwas Regen, 6 bis 12°**

Wir wachen in der Dämmerung um 7 Uhr auf und fahren nach Norbury Junction ca. 6 km. Frisches Wasser, guter Führer durch WVH-Brum-Kanalsystem erstanden. Wir entscheiden, nicht den langen und oft ländlichen 4-County-Ring zu machen, sondern das vorerwähnte städtisch-industrielle System zu erkunden. Komplexes

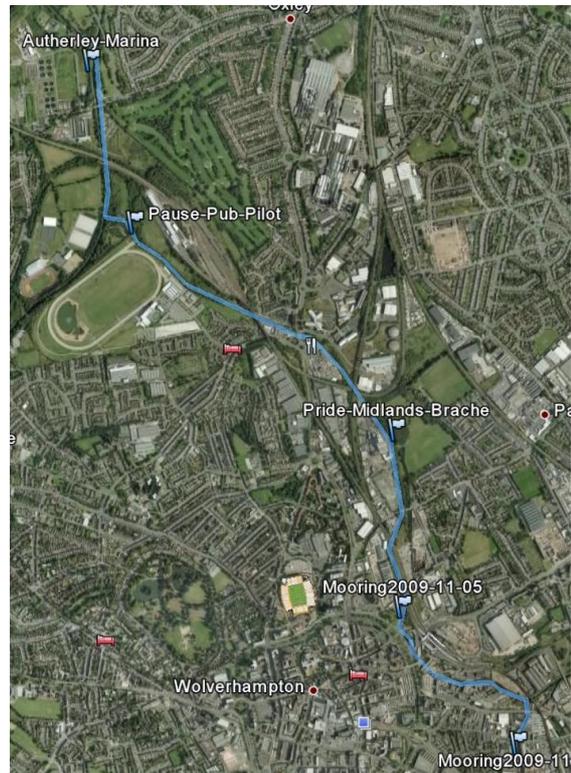
Wendemanöver mit Hilfe anderer Bootsmenschen und einer schwachen B-Note bewältigt. Bei gutem Wetter dann stressfrei zurück. Die engen Brücken und die Schleuse schrecken uns nicht mehr. Ein Reparaturtrupp aus British Waterways und Forstverwaltung beseitigt gerade mühsam (wegen der steilen Böschung) den Schaden durch den umgestürzten Baum von gestern. Jef sonnt sich auf Deck und genießt eine Brückendurchfahrt so. Abends im schöner Mooring-Platz mit vielen Nachbarn, Essen und Trinken im „Bridge Inn“. Danach noch im Kalten etwas Tuppen und philosophische Debatte über korrektes Schleusen bei Whiskey und Bier. Es hat sich eingespielt, dass Jef den Chef und Bootsführer macht, SchroPa unterstützt die Anlege-, Ablege- und Schleusen-Manöver.



**Dienstag, 3.11., wechselnd bewölkt, Schauer, 8 bis 11 °**

Wir starten kalt um 8:30 nach nahezu traumfreier Nacht. Jef steuert, SchroPa schreibt Reisebericht. Dann übernimmt SchroPa das Steuer und prompt angemacht von der Crew eines angelegten Bootes, weil wir zu schnell gefahren sind und der Kaffee womöglich ins Schwappen geraten ist. Nach weniger als zwei Stunden sind wir wieder in Autherley Junction. Dort werden wir erneut von der Crew des vor etwa einer Stunde überholten Bootes angemacht, sie erweist sich damit als durchaus nachtragend. Nach einer kurzen Inspektion der Heizung und einem Knoten-Lehrgang wünscht uns der Housekeeper viel Glück beim geplanten Aufstieg auf den Wolverhampton Level mit insgesamt 22 Schleusen auf ca. 4 km. Wir frühstücken indes erst mal in Ruhe und beginnen den Aufstieg tatsächlich gegen 11:30. Ein sehr elementares Erlebnis. Jef steuert, SchroPa schleust und geht aus Geschwindigkeitsgründen den Weg zu Fuß – keine Schleuse ist weiter als 300 m entfernt. Mit den 4 km ist es indes nicht getan. Jede Schleuse muss mindestens 2x umrundet und dabei die Torbalken umgangen werden. Die einzelnen Schritte der Prozedur:

1. Nachschauen, ob Schiff entgegenkommt – dann tausch Freude auf, weil die abwärts gehenden Schiffe die Schleuse auf dem unteren Level hinterlassen und wir nicht die Schleuse erst leeren müssen.
2. Erstes Water Saving – Schloss mit Vierkantschlüssel lösen.
3. Mit Windlass Paddle des Tores links unten öffnen
4. Über die unteren Schleusentore zum Tor rechts unten gehen
5. Wie 2
6. Wie 3
7. Warten, bis Schleuse auf unterem Level
8. Paddle wieder runter lassen
9. Schloss wieder verriegeln
10. Schleusentor rechts unten schließen
11. über das obere Schleusentor zum Schleusentor links unten gehen
12. Schleusentor links unten öffnen,
13. Jef kann einfahren
14. wie 8
15. wie 9
16. Schleusentor links unten schließen
17. über das obere Schleusentor zum Schleusentor rechts unten gehen
18. Schleusentor rechts unten schließen
19. Sicher stellen, dass beide Tore unten und deren Paddles zu sind
20. Zum oberen Schleusentor gehen
21. Schloss für Paddle rechts lösen
22. Paddle rechts hochkurbeln
23. Über das obere Schleusentor zum Paddle links oben gehen
24. wie 21
25. wie 22
26. Abwarten, bis Schleuse bis auf oberes Level gefüllt ist
27. Paddle rechts oben schließen = runter lassen
28. Schloss wieder verriegeln
29. über das obere Schleusentor gehen
30. Oberes Tor öffnen
31. Jef kann ausfahren
32. oberes Schleusentor schließen



33. Paddle links oben runterlassen
34. Schloss verriegeln
35. Vergewissern, dass alle Tore und Paddles geschlossen sowie die Schlösser verriegelt sind
36. Vorrücken zur nächsten Schleuse

Erleichtert wird das Öffnen und Schließen der Tore durch Aufwölbungen im Ziegelpflaster in Form von kleinen Stufen, die ein Abrutschen auf dem meist nassen Untergrund verhindern. An der Hälfte der Strecke begegnet uns tatsächlich ein Boot, was die Prozedur für restlichen Schleusen deutlich beschleunigt: das Wasser in den Schleusenkammern ist auf dem jeweils unteren Level. Wir benötigen 5 ½ Stunden für diese zwei km, kein schlechter Schnitt von ca. 15 Minuten pro Schleuse.

Dabei ist die Landschaft spektakulär: Industrie (-Ruinen), Brücken, Eisenbahn-Viadukte, Brachflächen säumen den Kanal, der wie eine Insel der Ruhe in der umgebenden Stadt wirkt.

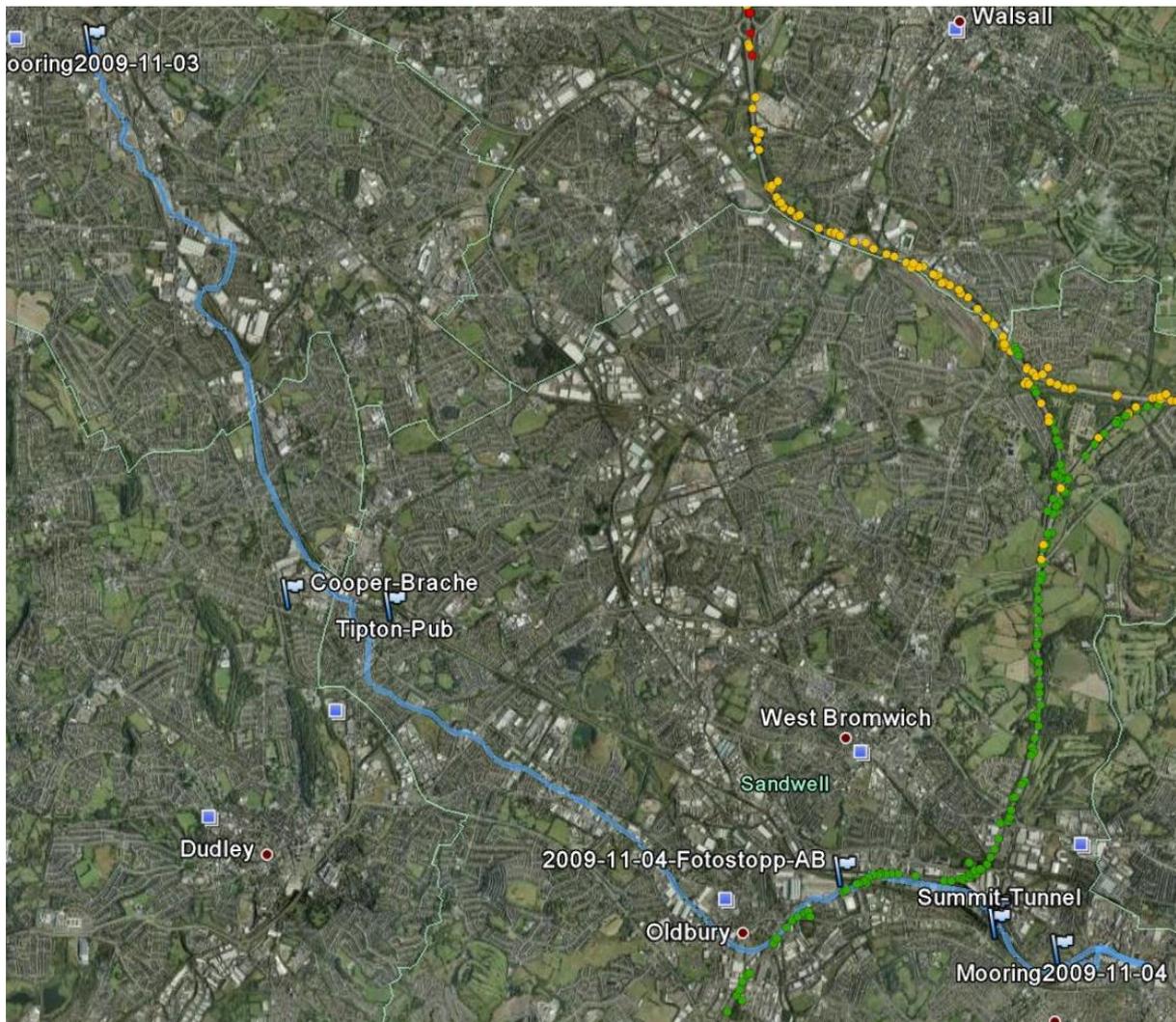
In der späten Dämmerung erreichen wir Wolverhampton und mooren an einer Stelle, wo der Kanal schluchtartig von zwei verlassen wirkenden Industriegebäuden begleitet wird: auf unserer Seite eine Ziegelmauer, gegenüber eine vielfach geflickte Blechwand.

Wir müssen erst mal ausruhen, Jef erkundet zu Fuß die Gegend, wozu SchroPa keine Lust hat nach den diversen km Schleusenservice.

Dann bekocht uns Jef. Abends unternehmen wir doch noch einen Foto-Spaziergang in der Stadt – spektakuläre Industrielandschaft mit Eisenbahndämmen und –Brücken, teils ruinös, ein Neubauprojekt nach dem Motto „Wohnen am Wasser“. Pub in der unspektakulären Innenstadt mit Bier und kleinen Leckereien. Gegen 1 Uhr eingeschlafen. Wir werden vermutlich von Schleusen, Zahnstangen und vorsichtigem Rangieren träumen (Breite des Bootes ca. 1,80, der Schleusen ca. 1,90 m).

### ***Mittwoch, 4.11., wechselnd bewölkt, Schauer, 7 bis 11 °***

Heute merken wir endgültig, dass der gestrige Anstieg lohnte. Wir fahren durchweg durch urban-industrielles Umfeld. Rohr-, Eisenbahn- und Auto-Brücken, Zäune, Brachen, Ruinen, neuere Betriebe meist im Trapezblech-Stil, kitschig-idyllische Gärten am Kanal. Wir wählen den alten Birmingham-Kanal (oder „Wolverhampton-Level“), der etwa 6 m bzw. drei Schleusen höher liegt als der geradlinige „neue“ (oder „Birmingham-Level“). Unterwegs sammelt eine Freiwilligen-Truppe Müll vom Treidelweg, eine der Damen fragt uns mit leichtem Entsetzen, wo wir denn hin wollten?



Der spektakulärste Teil führt an der Spon Lane Junction über ca. 1 km mehr oder weniger unter einem „Skyway“ entlang, bizarre Restlandschaften mit kleinen Brücken unter den großen, die Eisenbahn dazwischen, Aquadukt, wo die beiden genannten Kanäle kreuzen und trocken im jetzt eingesetzt habenden Regen. Wir machen hier daher eine Pause und erkunden das Umfeld fotografisch zu Fuß. Dazwischen wieder heftig gesicherte Zäune und Nirwana-Wege. Die Autobahn-Stelzen über den unteren Kanal stehen mitten im Fahrwasser. Die beiden Kanäle sind auch hier mit einem drei-Schleusen-Abstiegsbauwerk verbunden. Ein unglaublicher Aufwand an Kunstbauten!

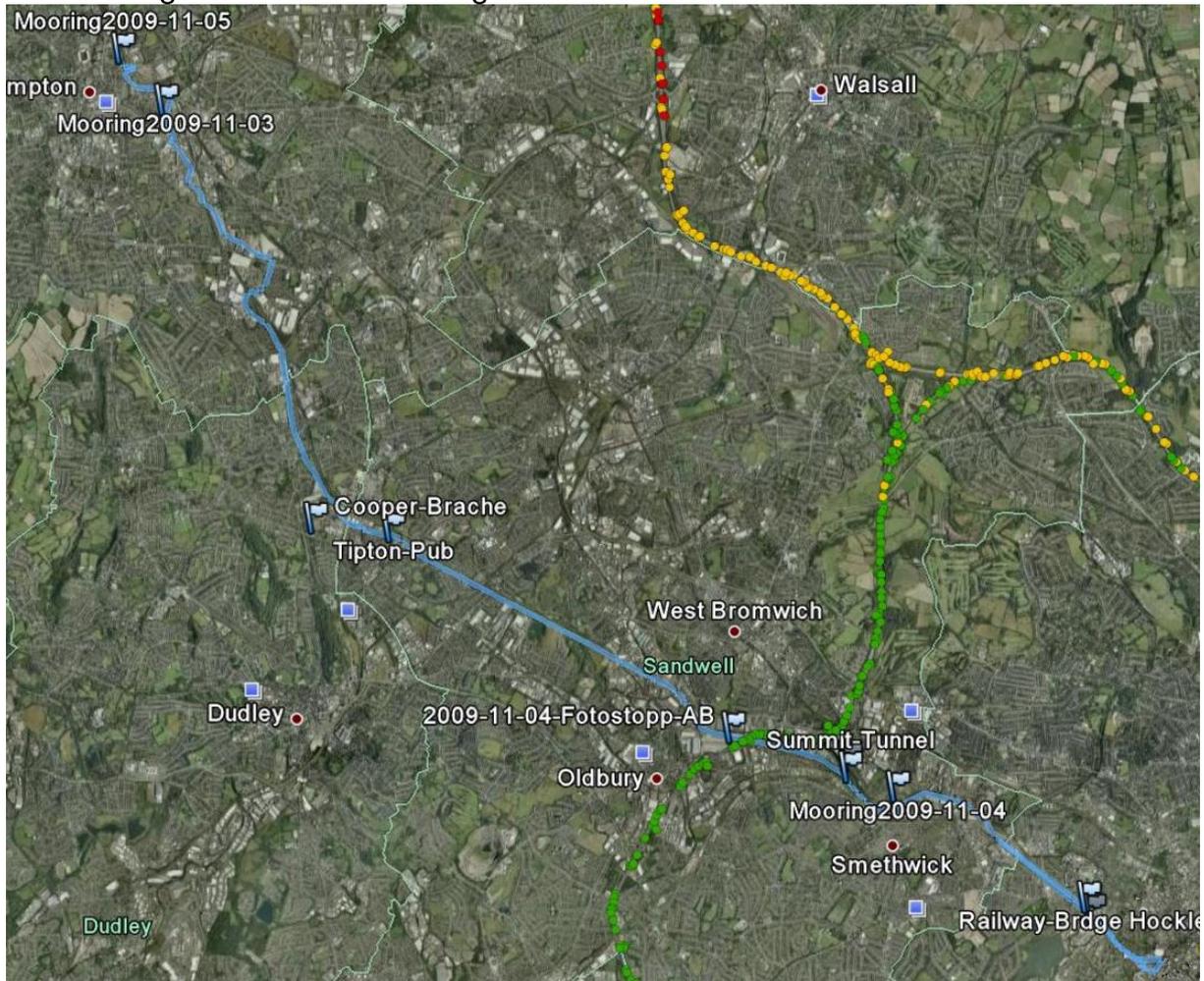
Nach dem 300 m langen „Summit-Tunnel“ erreichen wir wenig später gegen 15:30 Uhr relativ gelassen unser Ziel für heute, die Smethwick-Schleusen. Wir machen oberhalb der Schleusen inmitten von Taubendreck fest und erkunden das auch hier spektakuläre Umfeld mit den beiden Kanälen sowie dem „Engine Branch“ mit Aquadukt über den Birmingham Level, vielen Industriebetrieben und kuriosen Wegführungen. Immer wieder überraschende Blicke, kleinteilig. Erste kleine Macken: Objektivdeckel von SchroPa. Bilgenpumpe im Kontinuierlichen Modus, was nicht sein soll, daher Ruhe mit der russischen Methode: Sicherung raus. In der Dämmerung Einkauf. Im Einkaufszentrum recht bunte ethnische Mischung mit ein paar Weißen dazwischen. Im wieder einsetzenden Regen sind wir zurück im Boot. Erneut ruhige Nacht.

### **Donnerstag, 5.11., wechselnd bewölkt, morgens + abends Regen, 5 bis 8°**

Wir nehmen nach dem Kaffee die drei Schleusen hinunter auf das Birmingham Level. Ab hier existiert die alte Fahrt nicht mehr selbständig, sondern bildet drei „Loops“ entlang der Main Line. Dann geht es ohne Schleusen weiter bis in die City von Brum. Dort großes Neubauprojekt nach dem Motto „Wohnen am Wasser“ wohl von ca.1980. Jef erinnert sich daran, dass dieses Projekt seinerzeit auch jenseits von UK bekannt war. Wasser nachgefasst, erstmals gegen Entgelt für 1 Pfund. Auf die Frage nach Mooring-Plätzen für eine halbe Stunde zwecks Stadt-Spaziergang kommt die Antwort: alles hier nur gegen Geld „Money Earning“. Wir wenden im „Ouzelles Street Loop“.

Zurück wollen wir die beiden anderen Loops des alten Kanals ausfahren. Die Einfahrt in den ersten scheitert aber, da dort Kanal-Reparaturen laufen. Am Beginn des zweiten kurz angelegt und zu Fuß die Industrielandschaft erkundet. Wie fast überall Ruinen, Brachen (teils noch mit Schutthaufen), Neubauten im ständigen Wechsel. Von den in der Karte verzeichneten alten Häfen ist indes nichts zu sehen.

Wir passieren unseren Liegplatz der letzten Nacht 6 m unterhalb. Der Kanal verläuft jetzt lange Zeit in einem tiefen Einschnitt – ein erheblicher Aufwand, um Schleusen zu vermeiden. Nächster bizarrer Punkt ist die Kombination aus Aquadukt (alter Kanal über neuen), Eisenbahn-Brücke und Skyway neben Industrieruinen aus Ziegel, die wir bereits gestern aus der 2. Etage erkundet haben.



Vor den drei Aufstiegs-Schleusen in Tipton machen wir Rast im nahe gelegenen Pub „Noah’s Arch“. An den Wänden historische Fotos vom Kanalverkehr sowie eine

Luftaufnahme eines Hallen-Meereres namens „Cooper Strip“. Auf unsere entsprechende Frage stellt uns die Wirtin einen Gast vor, der dort 40 Jahre gearbeitet hatte. Letztes Jahr wurden nach seinen Angaben die letzten Reste abgerissen – heute Brache, etwa an der Factory Junction. Der Kaffee ist umsonst, dafür von gestern – offenbar ist Kaffee im Pub ein sehr ungewöhnlicher Wunsch. Damit die Wirtin nicht insolvent wird, trinken wir dazu noch 1,5 Pints Lager.

Wir sehen viele hohe Zäune mit aggressiven Stacheldraht-Konstruktionen sowie CCTV-Hinweise, oft vor ranzigen Buden.

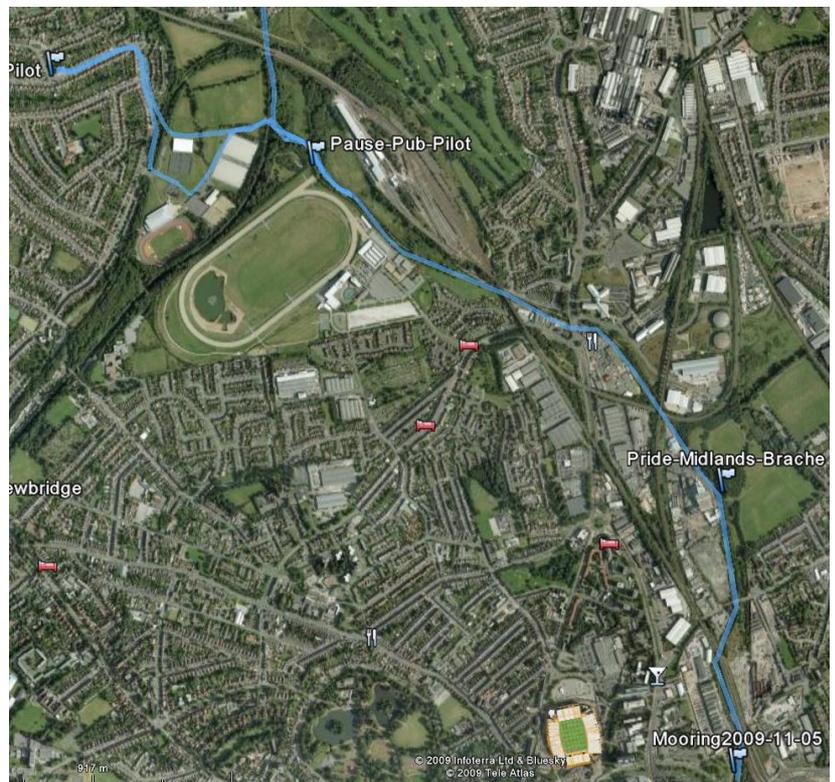
Weiter geht es den gleichen Weg von gestern nach Wolverhampton zurück, er bietet indes neue Ansichten – weil von der je anderen Seite – der Stadtlandschaft. Kurz vor 17 Uhr landen wir in der späten Dämmerung und im einsetzenden intensiven Nieselregen auf dem offiziellen Mooring-Platz im Broad Street Basin nahe dem Bahnhof.

Nach einer wärmenden schnellen Konservensuppe kurzer Gang zu einem Pub, Imbiss. Nachtaufnahmen scheitern bislang am Regen. Reine Autofahrerstadt mit wild mitten auf dem Gehweg platzierten Laternen- und Schildermasten, kaum Radfahrer, wenn, dann mit vollem Outfit auf Mountainbike. Auf vielen der Kanal-Treidelpfade sind Radwege ausmarkiert, die indes in recht ranzigem Zustand sind mit Pfützen, Engstellen, brutalen Drängelgittern. Wir haben heute Glück gehabt mit dem Wetter: der ganze Tag außerhalb hinten oder vorn am Boot –kaum Regen, dafür in der Nacht davor und am Abend. Doch gegen 22 Uhr erlaubt eine Regenpause ein paar Nachshots vom Boot und der Umgebung.

Als Standardprogramm für unsere Abende erweist sich BBC3 mit „E-Musik“ vom Feinsten. An mehreren Abenden Feuerwerk in WVH. Und nein, wir haben keinen Feiertag wie Queens Geburtstag o.ä. verpasst.

### **Freitag, 6.11., bedeckt, ab 13 Uhr etwas Regen**

Wir werden früh wach. Beim Kaffee werden wir von einem freundlichen Mitarbeiter von British Waterways um etwas Geduld gebeten, da ein Schleusenabschnitt leer gelaufen ist. Doch das ist nach einer halben Stunde in Ordnung, und wir passieren zügig mit einer Frühstücks-Unterbrechung 18 der 21 Schleusen bis 13:30. Wir warten die intensive Regenphase ab und erkunden das Umfeld um Athersley Junction. Im Park gegenüber die Wolves Football Academy. Westlich davon langweilige Einfamilienhaus-Siedlung, aber netter Pub „Pilot“. Zurück zum Boot und die letzten vier Schleusen nach Autherley Junction zurück, wo wir von Paul



und dem übrigen Staff begrüßt werden. Wir mooren wie in der ersten Nacht direkt in der Marina. Jef kocht erneut ein lecker Abendmahl.

### ***Samstag, 7.11., heiter, 0 bis 8°***

Mit dem Frühstück haben wir den Kühlschrank exakt geleert und stellen fest, dass wir insgesamt etwa 210 Pfund (außer Bootsmiete und Zufahrt) ausgegeben haben. Wir machen mit den beiden Mitarbeitern einen freundlichen Check Out, erhalten einen Teil unseres „Deposits“ zurück. Wir sind wohl die relativ letzten Bootsmieter in 2009. Wir fahren mit dem Taxi zum Bahnhof Wolverhampton, Nach einer langen Wartezeit geht es mit Virgin Rail, EuroStar und Belgischen Staatsbahnen zurück nach Vise. Jef ist kurz vor 20 Uhr zu Hause, SchroPa fährt nach einer Stunde den Rest der Strecke und ist um 22 Uhr ebenfalls daheim.

### ***Paar Begriffe:***

Mooring = Anlegen zwecks längeren Aufenthalts zwischen 1 Stunde und Übernachtung

Narrowboat = Boot mit max. 1,85 Breite und 10 bis 20 m Länge, den britischen Kanälen von 1770 bis 1830 nachempfunden, entsprechend sind die Schleusen dimensioniert.

Paddle = Wasserdurchlass in den Schleusentoren

### ***Großbritannien als Fiets-Land***

Großbritannien ist in Bezug auf Fietsen ein Entwicklungsland. Fietspads sind selten. Wir haben im Black Country keine als Fietspad umgenutzte Eisenbahntrasse gesehen. Die als Fietspad ausgewiesenen Treidelwege an den Kanälen sind jedenfalls außerhalb des Sommers nur mit einem gewissen Enthusiasmus zu befahren: schmal, Matsch, Pfützen – das Velo ist schnell schmutzig. Dazu kommen die brutalen Drängelgitter, über die man selbst ein Mountainbike heben muss. Wir haben kaum Fietser gesehen, wenn, dann Mountainbike und voll ausgestattet: Helm, Warnweste, Reflektionsstreifen an Hosen und Jacke. Einfach aufsteigen und losfahren ist nicht üblich. Auch im Straßenverkehr würden wir nicht gern fietsen.

### ***Fazit***

Narrowboat-Fahren ist ein Erlebnis eigener Art. Es ist ein wenig eine Zeitreise in die Frühindustrialisierung. Natürlich ersetzt der Diesel das Pferd als Zugmaschine, Gasheizung und Elektrischer Strom sorgen für Komfort; doch Tempo und Dimensionen wirken wie in vergangenen Zeiten. Auch der Aufwand beim Schleusen erinnert daran: etwa 15 Minuten mit 35 Arbeitsschritten für 2 m Höhenunterschied. Man muss schon konzentriert fahren, die Brückendurchfahrten erlauben je etwa 15 cm Seitenabstand, die Schleusen weniger als 10.

Vorteil gegenüber Hotel-Touren: Quartier ist stets dabei, gegenüber Mobilhome: Straßenlage ist ausgezeichnet, nichts verrutscht oder fällt. Es ist auch kein Nachteil im finanziellen Aufwand – wir verfügten immerhin über zwei Einzelzimmer für die gesamte Reise. Kosten für die gesamte Reise pro Kopf ca. 800 €. Man kann an vielen Stellen „mooren“. Aber einer interessanten Stelle sollte man nicht vorbeifahren: eben mal wenden und zurück – das geht nicht, manchmal braucht man einen halben Tag, um wenden zu können. Und rückwärts ist extrem schwer. Dazu die Erfahrung der Langsamkeit und das Gleiten, vor allem vorn im Boot entfernt vom

tuckernden Diesel: nur etwas Plätschern von der bescheidenen Bugwelle ist zu hören. Kein Rucken von Beschleunigung oder Bremsen. Es ist ein Gefühl von ein wenig Freiheit. Mit der gewonnenen Erfahrung müssen wir sagen, dass wir durch den eigentlich nicht geplanten Shropshire-Kanal und die Schleusentreppe in WVH zwei Tage „verloren“ haben. Aber das Schleusen selbst ist eine „elementare“ frühindustrielle Tätigkeit, die zu den Erlebnissen dazugehört. Die an sich repetitive Tätigkeit verlangt durchaus Konzentration von beiden Mitgliedern der Crew. Für 3 km und 40 m Höhenunterschied benötigten wir bei mittleren bis guten Bedingungen 5 Stunden. Auf schleusenfreien Strecken erreicht man dagegen Fußgängertempo.

Die Region des Black Country erinnert an das Ruhrgebiet vor 10 Jahren, die ethnische Zusammensetzung der Bewohner gemahnt an das in 10 Jahren. Die Tour entspricht einer Zeitreise und Insel der Ruhe inmitten des ranzigen und lauten urbanen Umfelds. So gibt es alte Brücken, die Wege führen, die heute in Brachen oder Niemandsland führen. Das scheint uns einmalig in Europa.

Extrem viele Brachen und Ruinen im Black Country. Nachnutzungen halten sich in Grenzen. Neue Industriebauten meist mit Trapezblechen. Fast alle Zäune massiv gesichert mit ca. 3m hohen Stahlstreben, die oben spitz ausgeschnitten sind, darüber zusätzlich brutale Stachelkonstruktionen. Und überall die CCTV-Hinweise, selbst bei den ranzigsten Objekten.

Der eher ländliche Shropshire Unon Kanal ist das Gegenstück: in den „pleasant farmlands“ sind viel mehr Boote unterwegs und noch mehr liegen am Ufer. Die städtische Region ist am Kanal hingegen viel einsamer – ein bizarrer Kontrast! Im Black Country haben wir zwei Boote am Tag getroffen, am Shropshire-Kanal das 10-fache – im Sommer muss man vermutlich mit Staus und Parkplatz- (vulgo „Mooring“) Problemen rechnen.

In Mitteleuropa wären die nutzlosen Kanäle vermutlich in den 1960er Jahren zugeschüttet worden. Hier stellt man dagegen Autobahnen auf Stelzen beidseits oder inmitten des Kanals. Die Unterhaltung durch British Waterways entspricht einem Minimalstandard. Die Uferbefestigungen sind teilweise improvisiert geflickt, auf der Seite, wo kein Treidelweg vorhanden ist, sind die Ufer teils verschilft oder verlandet. Doch wir haben mehrmals Reparaturtrupps gesehen, die vor allem umsturzgefährdete Bäume am Rand gemäht haben.

Also eine Reise, die wir nicht vergessen werden.