

Après avoir passé vingt ans à naviguer sur le lac de Constance nous voulons à présent découvrir l'Europe à travers ses innombrables voies navigables. Après une croisière d'essai sur les voies fluviales de Berlin et de ses environs et une visite au chantier naval de Maasbracht où nous avons été impressionnés par la modernité des techniques de production, nous avons décidé de commander la construction d'un nouveau Linssen Dutch Sturdy 320 AC. Ce bateau est bien adapté aux conditions que l'on rencontre sur le lac de Constance et pour de plus grandes croisières en Europe.



## *Lac de Constance - Vienne - Paris (première partie)*

Nous connaissons l'Europe par les autoroutes, mais nous allons maintenant partir à sa découverte par les voies fluviales.

TEXTE ET PHOTOS SABINE ET WOLFGANG RÖSEL

Grâce aux dimensions de ce bateau, nous pouvons trouver un mouillage dans presque tous les ports. Son tirant d'eau nous permet de naviguer sur la plupart des canaux, et son mât raccourci qui assure un tirant d'air de 3,45 m nous permettra de passer sous tous les ponts des canaux français à quelques exceptions près. Et en plus c'est un très beau bateau ! Pendant deux étés, nous avons testé notre Linssen (que nous avons baptisé Zinfandel) sur le lac de Constance. Nous confions à Monika et Fredy Blust, des spécialistes expérimentés du chantier naval Linssen à Romanshorn en Suisse (et avec qui nous sommes devenus amis) le soin d'effectuer quelques adaptations nautiques et techniques afin

### **Grand Canal d'Alsace / cathédrales impériales**

En 2006, le mercredi après Pâques, notre Zinfandel est transporté vers Bâle sur le Rhin par transporteur spécial. Poids de la grue : 12 tonnes. Il nous faut trois jours pour tout préparer, stocker les vivres, etc.

Depuis le Rhin au km 170 nous passons par le Grand Canal d'Alsace d'abord vers Breisach, ensuite via le Canal de Colmar vers Colmar, le chef-lieu du département du Haut-Rhin, ensuite via le Grand Canal d'Alsace et depuis Rhinau par le Canal du Rhône au Rhin Nord vers Strasbourg. Sur le Rhin supérieur nous naviguons de nouveau en Allemagne à partir du km 352.



« ...Vue pittoresque : Sulzfeld sur le Main... »

d'avoir un bateau optimal pour la navigation fluviale. Le reste du temps nous nous plongeons dans l'atlas du Rhin ainsi que dans d'innombrables guides de voyage et cartes de navigation.

Spire, Worms et Mayence sont trois villes abritant des cathédrales de l'ancien empire allemand sur le Rhin supérieur. Worms est une ville qui a été quasiment rayée de la carte après un terrible bombardement en février 1945, quelques semaines avant la fin de la Deuxième guerre mondiale. Après Worms le voyage se poursuit à travers un paysage verdoyant avant de traverser la région fortement industrialisée de Mannheim et Ludwigshafen, pour retrouver ensuite les paysages tranquilles des anciens bras du Rhin et des mouillages très agréables. Nous faisons une halte de quelques jours dans le port de Rudesheim au km 525 du Rhin. Nous poursuivons vers l'amont à une vitesse d'environ 8 km/h. Notre bateau est un yacht à déplacement dont le moteur tourne à un régime d'environ 2 200 tours/min avec une vitesse de 13,5 km/h à contre-courant. En naviguant vers l'aval notre vitesse était plutôt de l'ordre de 20 km/h.

### **Crues /Götz von Berlichingen**

Nous poursuivons notre navigation vers le Neckar. Nous faisons une halte dans la réserve naturelle de Lampertheimer Altrhein, et tenons ensuite notre cap vers le Neckar. À Heidelberg nous avons la chance de tomber sur des illuminations du château et un feu d'artifice. Ce château impression-

nant avec ses jardins a été un lieu de rencontre important des puissants d'Europe ; le tout a été détruit en 1689 sur ordre de Louis XIV par le général Mélaç. Il n'en reste plus à présent qu'une ruine romantique.

Nous remontons le courant vers Zwingenberg. La pluie, le vent, le froid, nous sommes emportés par les eaux montantes. La crue est de plus en plus proche. Le niveau des eaux du Neckar dépasse la limite des 2,6 m et nous sommes contraints de chercher un mouillage juste au-dessus de l'écluse de Rockenau. En raison de la hauteur des eaux, la navigation sur l'ensemble du Neckar est mise à l'arrêt. Quelques péniches sont amarrées à côté de nous. Dès que l'interdiction de navigation est levée, nous naviguons contre un courant d'un maximum de 7 km/h (très rare, normalement 1 km/h) vers Hassmersheim, le « village marin » historique sur le Neckar. Le musée de la marine propose beaucoup de choses intéressantes sur l'histoire de la navigation sur le Neckar. Nous visitons le château de Hornberg du chevalier Götz von Berlichingen.

Nous poursuivons vers Heilbronn, qui fut jadis l'un des plus importants ports de commerce le long du Neckar depuis Mannheim. En 1944, au cours des derniers mois de la Deuxième guerre mondiale, le centre-ville a été totalement détruit par des bombardements alliés. Marbach, la ville natale

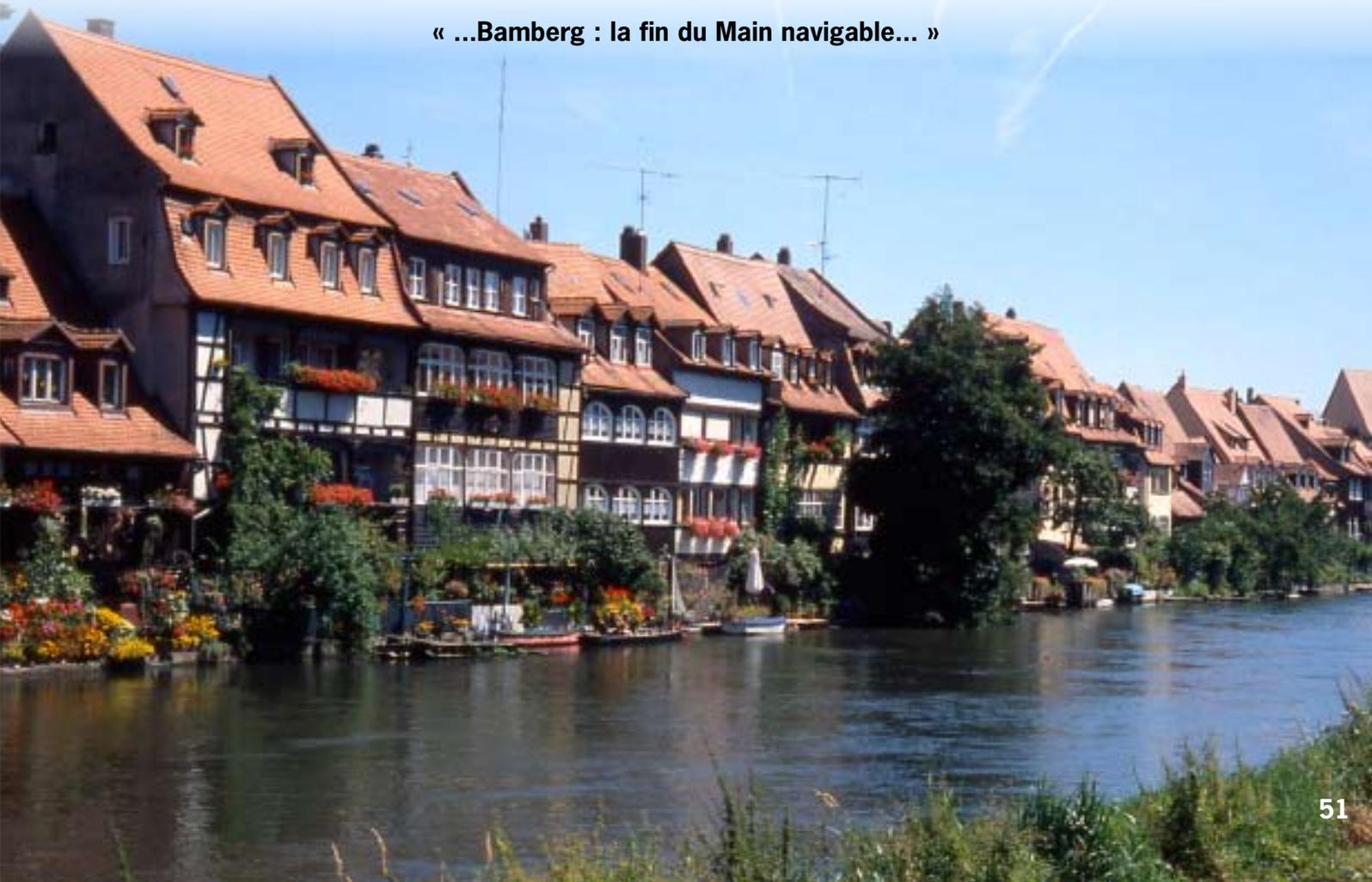
de Friedrich Schiller, abrite le nouveau musée d'art contemporain. Au kilomètre 201,5, à Plochingen, nous atteignons le 10 juin 2006 la fin de la partie navigable du Neckar. Cela se fête : nous faisons sauter le bouchon d'un champagne (« Sekt ») brut de la maison Geldermann à Breisach qui avait fait le voyage au frais dans la cale du bateau.

Nous naviguons ensuite vers l'aval jusqu'à Mannheim, ensuite à nouveau sur le Rhin vers l'amont pour reprendre le Main au « Mainspitz » en face de Mayence. Nous nous dirigeons vers le mouillage que nous avons réservé au Yachtclub Miltenberg. Ce port de plaisance dispose d'un tout nouveau « club house » protégé des crues. Il dispose en outre d'un excellent service technique et propose une vue superbe sur le centre historique de la ville et le château. Nous y restons quatre semaines. Pendant notre séjour, un très fort orage éclate un soir de juillet. Les vents qui déferlent dans la vallée du Main en provenance de l'Odenwald sont si violents que des vagues d'écume se forment à contre-courant.

Après Lohr et Würzburg nous atteignons la fin de la partie navigable du Main à Bamberg.

Tous les sites que nous avons visités dans la vallée du Main étaient riches d'histoire et de culture. Nous avons pu admirer des murailles moyenâgeuses avec des tours imposantes, des églises baroques, des chapelles gothiques, des hôtels ↵

### « ...Bamberg : la fin du Main navigable... »



de ville imposants, des domaines grandioses, d'immenses parcs et des maisons à colombages du Moyen Âge. D'autres innombrables monuments et musées témoignent de l'histoire mouvementée mais également de la richesse passée de cette région. De très belles œuvres d'art peuvent être admirées dans de nombreux sites.

**Canal Main-Danube / Canal Ludwig-Danube-Main / Fossa Carolina**

Il s'agit de trois canaux destinés à réaliser une connexion navigable entre le Rhin et le Danube. Nous prenons le canal Main-Danube à Bamberg. Cet ouvrage permet le passage de bateaux jusqu'à 2 500 tonnes. Avant qu'il ne soit construit, c'est le canal Ludwig-Danube-Main qui reliait ces deux fleuves européens entre 1846 et 1950, mais il ne pouvait accueillir que des bateaux jusqu'à 127 tonnes. Des vestiges de ce canal sont encore visibles à certains endroits. La Fossa Carolina (que l'on appelle aussi Karlsgraben) près de est un chef-d'œuvre du génie hydraulique du Moyen Âge. C'est ici que Charlemagne a tenté en 790 de construire un canal de navigation entre Altmühl et Rezat pour relier les deux fleuves, ce qui n'a jamais abouti.

**"...tour romaine Carnuntum..."**



Nous séjournons plus longuement à Forchheim et Nuremberg pour mieux nous imprégner de l'évolution qu'ont connue ces deux villes. Depuis 1846 ces deux cités disposent d'une liaison par canal, ce qui a favorisé un grand développement industriel. Le canal actuel Main-Danube quitte l'itinéraire de son prédécesseur après Nuremberg pour ne le retrouver qu'à partir de Berching pour se jeter ensuite à Dietfurt dans la vallée pittoresque de l'Altmühl et poursuivre vers Kelheim. Nous faisons une halte à Berching et à Beilngries pour une balade à vélo sous le soleil et à travers champs, avec bien entendu des arrêts gastronomiques réguliers car après tout nous sommes en Bavière.

À Kelheim, lieu de confluence du Danube et de l'Altmühl, nous fêtons la fin de la première année de notre tour d'Europe dans la plus ancienne brasserie de Bavière. Le Zinfandel passera l'hiver dans le port des yachts à Saal sur le Danube.

**Croisière 2006**

*Villes : Bâle, Breisach, Colmar, Strasbourg, Heidelberg, Esslingen, Rüdeshheim, Wiesbaden-Schierstein, Miltenberg, Würzburg, Bamberg, Saal*

*Nombre de journées à bord : 148*

*Nombre de km navigués : 1 843*

*Nombre d'heures de navigation : 266*

*Nombre d'écluses : 148*

*Nombre de mouillages : 50*

*Quantité de carburant : 1 162 litres*

**2007 : Castra Regina / Castra Batava / Vindobona**

Il n'y a aucun port pour yachts sur un tronçon de 90 km entre Ratisbonne (« Castra Regina ») et Deggendorf. C'est la raison pour laquelle nous passons la nuit au poste de garde de la navigation de plaisance au-dessus de l'écluse de Straubing. Notre voyage nous amène à Deggendorf et Passau (« Castra Batava ») où nous nous arrêtons pour faire quelques excursions à terre. Nous poursuivons ensuite vers Schlögen en Haute-Autriche où le Danube serpente dans le paysage. Notre croisière continue avec un fort vent contraire et une pluie battante vers Grein dans le Strudengau. Le château de Grein abrite un musée de la navigation. Étant donné que le Danube est à présent régulé par des barrages, les passages étroits avec leurs tourbillons et traîtres rochers dans ce méandre du fleuve ont perdu leur dangerosité.

Nous traversons le Nibelungengau et mouillons dans le port de Luberegg/Emmersdorf. À partir de là nous prenons nos vélos pour aller vers Stift Melk, le célèbre couvent des Bénédictins qui se situe de l'autre côté, sur la rive escarpée du Danube. Devant nous s'étend la région de Wachau qui

« ...Cochem sur la Moselle... »



nous rappelle la vallée du Rhin moyen et qui figure à présent sur la liste du patrimoine mondial. Sur le parcours vers Krems Sabine note que le voyage entre le km 2035 et 2005 du Danube nous a pris précisément 88 minutes en dépit du fort vent contraire (Sabine : « Nous sentions la tempête à l'avant »). Le Zinfandel navigue à une vitesse comprise entre 7,2 et 7,6 nœuds à un régime de 2 200 tours/min, avec parfois une très forte vague dans les passages étroits et sinueux, mais il en faut plus pour parvenir à inquiéter le Sturdy et son équipage.

Après Krems et une courte halte à Tulln, bâtie à l'endroit du fort romain de « Comagenis », nous cherchons un mouillage dans le port de Kuchelau aux environs de Vienne. Nous sommes ici dans les contreforts des Alpes autrichiennes, au pied du Leopoldberg.

### **Vienne – Bratislava – Vienne / Carnuntum**

Après avoir baigné dans la culture de Vienne (en celtique « Vindobona »), capitale de l'ancien empire austro-hongrois sur le Danube, nous nous dirigeons vers Bratislava, historiquement la ville des couronnements de la monarchie et aujourd'hui capitale de la Slovaquie.



### **« ...Forchheim sur le canal Main-Danube... »**

Dans la mesure où elle a été épargnée par les guerres ou la construction des infrastructures et des immeubles « cages à lapins » de l'ère communiste, la vieille ville de Bratislava est un site qui attire des hordes de visiteurs venus du monde entier. Nous trouvons un mouillage dans le bassin 4 chez « Milan », un exploitant de port de plaisance célèbre dans toute l'Europe. Nous assistons à deux opéras, « Nabucco » dans le bâtiment historique de l'Opéra, et « Orphée et Euridice » dans l'ancienne Philharmonie. Le retour vers Vienne dure deux jours en raison de la force du courant

(9,13 km/h) et double notre consommation de carburant. Nous sommes cependant contents de notre allure car le moteur Volvo propulse vaillamment le Zinfandel vers l'amont, de temps à autre dépassé par des hydroptères qui font la navette entre Vienne et Bratislava. Il y a peu de trafic de marchandises et seulement quelques bateaux-mouches. Nous faisons un arrêt à Orth dans les abords du Danube où tourne la roue d'un moulin historique reconstitué.

Nous continuons à naviguer à contre-courant vers Vienne où nous mouillons dans le nouveau port des yachts proche de la foire permanente du Prater. Nous prenons le train pour visiter le fort romain de Carnuntum à Petronell, l'un des plus grands et des plus importants que les Romains aient construits sur le Danube. Nous poursuivons sur le fleuve en direction de Krems. C'est là, sur une colline de la rive escarpée du Danube que se situe le couvent des Bénédictins Göttweg dont l'intérêt est lié au rôle qu'il a joué au Moyen Âge.

Notre voyage de 30 km vers l'amont à travers la région de Wachau vers la ville de Melk dure 5 heures, alors qu'il n'avait pris que 1,5 heure dans le sens contraire. Vitesse : 6,03 km/h. Nous atteignons Linz via Grein et Au, où nous profitons non seulement de la culture mais aussi de la célèbre tarte de Linz. C'est la crue, et nous décidons d'attendre dans le port que le pic soit passé. Grâce aux actualisations disponibles sur Internet, l'évolution du pic de crue est bien prévisible. Nous apercevons dans les eaux brunes du cours d'eau un grand arbre avec ses racines. Une barque à demi-immergée est attachée au tronc par une chaîne. C'est ce genre d'objets flottants qui rendent les hautes eaux dangereuses.

### **Petits gâteaux Muskatzinen / Saucisse grillée / Constantin Ier**

Nous revenons sur le Main par le canal Main-Danube (cette fois en direction du nord).

Le port des yachts de Wipfeld nous sert de camp de base pour une randonnée à vélo vers l'église « Maria im Weinberg » et vers Volkach. Depuis Mainstockheim nous pédalons vers Dettelbach où l'on fabrique les célèbres gâteaux « Muskatzinen ». Nous nous arrêtons aussi dans le village viticole médiéval de Sulzfeld où nous ne pouvons pas ne pas déguster la fameuse saucisse grillée « Meterbratwurst ». Depuis Ochsenfurt nous partons en excursion vers le cimetière historique de Mainbernheim. Journées culturelles à Würzburg. Musée de la navigation à Würth. Retour sur le Rhin.

Après une halte à Rüdeshheim notre croisière se poursuit sur le Rhin : via le « Binger-Loch », le long de la Loreley vers St. Goar et nous pénétrons ensuite dans la vallée de la Lahn à Lahnstein. Nous arrivons d'abord à Bad Ems où la romaine Limes croisait la Lahn. Ici, à la limite du

Taunus et du Westerwald, la fraîcheur de l'automne est déjà sensible. Les eaux thermales de l'ancien « Kaiser- und Fürstenbad » nous réchauffent. Nous continuons à naviguer vers Ehrenbreitstein où se situe le musée du Rhin au pied de l'imposante forteresse, particulièrement intéressant avec de nombreuses informations à propos de la navigation sur ce fleuve. À Coblenze (que les Romains avaient baptisée « Confluentes »), nous visitons le musée du Rhin moyen. Nous montons sur la Moselle après avoir contourné le « Deutsche Eck ». Après avoir traversé Brodenbach, Senheim, Traben-Trarbach et Bernkastel-Kues, nous parvenons à Neumagen qui est considérée comme la plus ancienne ville viticole d'Allemagne depuis la découverte de la célèbre tombe romaine d'un marchand de vin avec un haut relief représentant un bateau avec des tonneaux. Nous entrons enfin dans le port des yachts de Schweich près de Trèves où nous amarrons le Zinfandel pour son hivernage chez Kreusch, le représentant Linssen. Mais seulement après avoir visité la ville culturelle de Trèves bâtie sur les fondations de « l'Augusta Treverorum » des Romains, et où la superbe exposition consacrée à Constantin Ier a couronné comme

il se devait la deuxième année de notre tour d'Europe. Une journée mémorable de plus.

(à suivre)

### Croisière 2007

Villes : Saal, Passau, Vienne, Bratislava, Vienne, Deggen-dorf, Nuremberg, Francfort, St. Goar, Coblenze, Bad Ems, Trèves

Nombre de journées à bord :	168
Nombre de km navigués :	2 052
Nombre d'heures de navigation :	257
Nombre d'écluses :	111
Nombre de mouillages :	57
Quantité de carburant :	1 603 l



Sabine et Wolfgang Rösel. Deux architectes qui passent leurs étés sur l'eau depuis 2006 et qui ont entamé avec leur Linssen Dutch Sturdy 320 AC « ZINFANDEL » un tour d'Europe pour découvrir par les voies navigables les traces des évolutions culturelles, sociales et techniques le long des fleuves et canaux.

Wolfgang Rösel écrit un récit sur cette croisière et ses enseignements.

Pour l'itinéraire lac de Constance - Vienne - Paris ils ont passé en trois ans 417 jours à bord, parcouru 5 000 km, utilisé le moteur pendant 766 heures et consommé 3 330 litres de gazole. Ils se sont amarrés dans 150 ports ou mouillages et sont passés par 692 écluses. Suite de leur récit dans un prochain numéro.

